



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 173]

No. 173]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 12, 2010/आषाढ़ 21, 1932
NEW DELHI, MONDAY, JULY 12, 2010/ASADHA 21, 1932

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 जुलाई, 2010

फा. सं. टीएमपी/40/2007-सीओपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, सीएफएस और पत्तन में अन्य सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/40/2007-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

—

आवेदक

आदेश

(जून, 2010 के 16वें दिन पारित)

यह मामला कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सितम्बर, 2005 में, सीओपीटी ने इस आधार पर कोचीन पत्तन के ऐरणाकूलम घाट, माटनचेरी घाट और सीएफएस में कंटेनर भैंडारण और कार्गो पर्यवेक्षण प्रभारों को शामिल करने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है कि तब अनुमोदित सीओपीटी के दरमान में सिवाय भरण और खाली करना प्रभारों के सीएफएस में दी गई सेवाओं के लिए पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया था।

सीओपीटी ने बताया था कि अप्रैल 2005 में अपने राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) से इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) हस्तांतरण से पहले पत्तन द्वारा ऐरणाकूलम घाट, माटनचेरी घाट और अपने सीएफएस में ऑफर की गई विभिन्न कंटेनर संबंधित सेवाएं आरजीसीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए थीं। आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी के अधिग्रहण में, सभी कंटेनर प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल द्वारा वसूल किए जाते हैं सिवाय भरण और खाली करना प्रभारों के जो पत्तन द्वारा वसूल की जा रही है। अधिक लाभ-योग्य निजीकृत टर्मिनल प्रचालनों से, पत्तन को लगता है कि सीएफएस गतिविधि घाटे में है। राजस्व के घाटे की क्षतिपूर्ति के लिए और सीएफएस गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए, सीओपीटी ने अपने घाटों और सीएफएस में कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया था।

3.1. इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/59/2005—सीओपीटी दिनांक 26 जून 2006 द्वारा उपर्युक्त प्रस्ताव का निपटान करते समय, पत्तन द्वारा अपने सीएफएस में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए निम्नलिखित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित की थी :-

(i). एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो के मामले में, सीओपीटी अपने वर्तमान दरमान की अनुसूची 3.1 में निर्धारित घाटशुल्क दरों पर एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार वसूल करेगा।

घाटशुल्क अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर 10 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत की जाएगी परन्तु 20' कंटेनर के लिए न्यूनतम रु 550/- और 40' कंटेनर के लिए रु 825/- और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए रु 1100/-।

(ii). पत्तन घाटों और सीएफएस में कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल) लदे हुए और खाली) पर भंडारण प्रभार कंटेनरों पर भंडारण प्रभार, निजीकरण से पहले लागू निम्नलिखित दरों पर निर्धारित किए गए थे:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग			
		20' कंटेनर		40' कंटेनर	
		विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु० में)
1.	प्रथम तीन दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थे दिन से 15वे दिन	3.00	138	6.00	276
3.	16वे दिन से 30वे दिन	6.00	276	12.00	552
4.	तत्पश्चात	12.00	552	24.00	1104

3.2. रु 200 प्रति 20' कंटेनर की दर से पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के समर्थन में पत्तन द्वारा भेजे गए किसी औचित्यपूर्ण विश्लेषण के अभाव में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की गई थी।

सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि सीएफएस में अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा की जाए और उपलब्ध करवाई गई सेवाओं की लागत का विधिवत औचित्य देते हुए वहां पर ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क की वसूली के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करे और इसे सामान्य संशोधन प्रस्ताव जोकि इस प्राधिकरण द्वारा विचाराधीन था, में शामिल किया जाए।

3.3. सीओपीटी ने जनवरी 2007 में समाहित प्रशुल्क के पूर्व सामान्य संशोधन के दौरान सीएफएस गतिविधि के लिए पृथक दर का प्रस्ताव नहीं किया था। परन्तु संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, सीओपीटी ने सीएफएस और पत्तन द्वारा प्रदत्त अन्य सुविधाओं में कार्गो और कंटेनर संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें निम्नवत हैं:-

(i). सीएफएस में निम्नलिखित गतिविधियां चलाई जाती हैं:-

(क). निर्यात कार्गो का भरण ; (एलसीएल और एफसीएल दोनों)

(र्ख). आयात कार्गो उतारना ; (एलसीएल और एफसीएल दोनों)

(ग). सीएफएस से जुड़े खुले क्षेत्र में भरण और खाली करने के लिए रखे गए कंटेनरों का भंडारण।

(घ). सीएफएस के ढके हुए क्षेत्र और सीएफएस से जुड़े खुले क्षेत्र के भीतर कार्गो का भंडारण।

(ii). सीएफएस गतिविधि ऐसी कोई सेवा उपलब्ध नहीं करवाता है जो पोर्टों से/पर कार्गो की उत्तराई/लदाई के लिए घाट पर सामान्यतः उपलब्ध करवाई जाती है। इसलिए, सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों पर भरण के लिए स्पीकृत नियमों कार्गो और कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गो पर प्रति टन आधार पृथक् प्रभार प्रस्तावित किया गया है। यह आदेश दिनांक 26 जून 2006 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रचलित कार्गो प्रबंधन प्रभारों के स्थान पर प्रस्तावित किया गया है।

(iii). इसने आदेश दिनांक 26 जून 2006 द्वारा टीएमपी द्वारा अनुमोदित सीएफएस में कंटेनरों पर भंडारण प्रभार बनाए रखने का प्रस्ताव किया है जोकि पैरा 3.1 (ii) में दिया गया है। तथापि, इसने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 40' से अधिक के कंटेनर के लिए पृथक् रौले प्रस्तावित किया है।

भंडारण प्रभार लम्बे भंडारण और ट्रेड की बेहतरी के लिए ऐसी सुविधाओं की भावी भीड़ के लिए निरोधक के रूप में प्रगामी दर प्रस्तावित किए गए हैं।

(iv). कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर भंडारण प्रभार प्रति घन मीटर आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं।

(v). तीन दिन निःशुल्क अवधि इस तथ्य पर विचार करते हुए प्रस्तावित की गई है कि सीएफएस में कार्गो का औसत विराम समय 4.30 दिन है।

(vi). ₹ 100 प्रति टन अथवा उसका भाग की दर से नवीकरण प्रभार सीएफएस में भरण के लिए स्पीकृत कार्गो और कंटेनरों में बिना भरण के शट आउट के लिए प्रस्तावित किया गया है।

4.2. इसने 31 मार्च 2007 को सीएफएस प्रचालनों का लागत पत्रक भेजा है जो निम्नलिखित रिथर्टि दर्शाता है:-

(रु0 लाखों में)					
क्र. सं.	विवरण	भराई/उत्तराई	कार्गो पर भंडारण प्रभार	कंटेनरों पर भूमि किराया	कुल
1.	आय	141.74	36.96	19.21	197.91
2.	अन्तर लागत	258.28	38.38	25.59	322.25
3.	निर्धारित लागत	26.00	36.08	20.16	82.24
4.	प्रतिलाभ	8.25	8.25	--	16.50
5.	लागत जमा प्रतिलाभ (2+3+4)	292.53	82.71	45.75	420.99
6.	घाटा	(-) 150.79	(-) 45.76	(-) 26.54	(-) 223.09

दर्शाए गए घाटे के संबंध में, इसने निवेदन किया है कि पूरे घाटे को कवर करना व्यावहारिक नहीं होगा, क्योंकि यह ट्रेड के हित में नहीं होगा। पत्तन इस सुविधा की मार्केट करना चाहता है, और, इसलिए, मार्केटिंग के भविष्य के मद्देनजर, इसने प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के माध्यम से उच्चतर यात्राओं को आकर्षित करने के विशिष्ट उद्देश्य के साथ कंटेनरों के भरण और खाली करने के लिए प्रचलित दरों में 20 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

4.3. सीओपीटी प्रस्ताव सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में सेवाओं के लिए प्रस्तावित कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रशुल्क के कारण अतिरिक्त शाय होने की संभावना नहीं दर्शाता है।

4.4. तदनुसार, पत्तन ने सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए निम्नलिखित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:-

(i). भरण और उत्तराई प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दरें प्रति कंटेनर	
		20' से अधिक	40' से अधिक
1.	आधे कंटेनर भार के लिए	1380	2250
2.	पूर्ण कंटेनर भार के लिए	2760	4500

(ii). कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए अथवा खाली):

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	'20' से अधिक		40' से अधिक		40' से अधिक	
		विदेशगामी (अ०ड० मे)	तटीय (रु० मे)	विदेशगामी (अ०ड० मे)	तटीय (रु० मे)	विदेशगामी (अ०ड० मे)	तटीय (रु० मे)
1.	पहले 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
2.	4वें से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276	9.00	414
3.	16वें से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552	18.00	828
4.	उसके पश्चात	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656

(iii). सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गो और भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		ढका हुआ क्षेत्र (रु०)	खुला क्षेत्र (रु०)
1.	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क
2.	4वें से 15वें दिन	20	12
3.	16वें से 30वें दिन	40	24
4.	उसके पश्चात	75	45

(iv). कंटेनरों से खाली किए गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु०)
1.	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क
2.	4वें से 15वें दिन	25
3.	16वें से 30वें दिन	50
4.	उसके पश्चात	100

(v). कंटेनरों पर भरण किए बिना सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो के लिए नवीकरण प्रभार ₹० 100 प्रति टन अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया गया है।

(vi). सीओपीटी ने सीएफएस गतिविधि के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क को शासित करने वाली विभिन्न शर्तों का प्रस्ताव भी किया है।

5. 'निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रिमत किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां 'सीओपीटी' को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रिमत की गई थी।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवेद्धा के आधार पर, सीओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 22 मई 2009 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी।

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 20 जून 2009 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण किया था। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में रप्ट किया है कि एलसीएल कार्गो प्रवंधन प्रभार और विलंबशुल्क की बजाय सभी प्रकार के कार्गो के लिए प्रगतीशील दरों पर भंडारण प्रगार प्रस्तावित किए गए हैं। संयुक्त सुनवाई में, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने नियेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीओपीटी को कार्यालय पत्र दिनांक 22 मई 2009 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सारा नीचे तालिकावद्वा किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	वर्ष 2006-07 में लागत विवरण में सीओपीटी द्वारा सुविचारित सीएफएस गतिविधि से आय ₹० 197.91 लाख वर्ष 2006-07 के लिए प्रतिवेदित सीएफएस गतिविधि से कुल प्रहस्तन और भंडारण आय ₹०	कार्गो प्रवंधन प्रभारों से इतर सीएफएस के लिए कोई पृथक आय संहिता नहीं है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 (वार्षिक) और अवधि 2009-10 के अनुमानों के लिए सीएफएस से सृजित आय नीचे दी गई है:-

क्र. सं.	आय संहिता	विवरण	प्रगति	राशि (₹ लाखों में)					
				06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12
1	203	कार्गो प्रबंधन	100%	97.57	7.44	83.47	105	219.37	219.37
2	229	भूमि किराया	75%	33.97	4.94	5.90	5.25	3.94	3.94
3	231	विलब्युल्क	75%	96.21	143.65	126.10	187.5		
4	236	भरण/उत्तराई	75%	122.22	105.72	97.65	131.25	98.44	98.44

		अब भेजा गया संशोधित लागत विवरण 2008–09 (वास्तविक) आंकड़ों से अद्यतन किया गया है।																																																																								
		वर्ष 2009–10 से 2011–12 के अनुमान संशोधित लागत विवरण में भेजे गए हैं।																																																																								
		(क) और (ख). अपेक्षित व्यारे नीचे दिए गए हैं:-																																																																								
		(टीईयू में)																																																																								
			विवरण	विवरण						अनुमान		---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------			2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12			सीएफएस में यातायात	5793	5282	4761	3684	2763	2763			आरजीसीटी में यातायात	226808	253715	260473	310000	0	0			आईसीटीटी में यातायात	0	0	0	0	476000	588000			सीएफएस यातायात कुल यातायात के प्रतिशत रूप में	2.55	2.08	1.83	1.19	0.58	0.47			अनुमानित कटौतियां जब सीएफएस में 2006–07 यातायात से तुलना की जाती है (प्रतिशत में)	0	9	18	36	52	52		
		टिप्पणी: 31 अक्टूबर 2009 तक सीएफएस में यातायात 2149 टीईयू है जो 2009–10 के पूर्वानुमानों पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है। वर्ष 2010–11 से 2011–12 के लिए, 2009–10 के आंकड़ों का 75 प्रतिशत सुविचारित किया गया है, क्योंकि यातायात में कटौती प्रचालनों के आरजीसीटी से आईसीटीटी स्थानांतरण की वजह से अनुमानित की गई है।																																																																								
		वर्तमान दर और वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए सीएफएस में प्रहस्तन किए जाने की संभावना वाले थ्रुपुट के लिए प्रस्तावित दर पर आय अनुमान भेजा गया है।																																																																								
		कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के लिए प्रस्तावित दर 28/10/2009 को ₹ 46.71 की वर्तमान डॉलर विनिमय दर के आधार पर अद्यतन की गई है।																																																																								
		आगामी मजदूरी संशोधन निर्धारण और अन्य आर एंड एम व्यय सहित अवधि के लिए सीएफएस के अनुमानित प्रचालन व्यय के आधार पर वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए लागत विवरण में व्यय अनुमान लगाए गए हैं।																																																																								

	के वर्तमान संचलन और यातायात दृष्टि, यदि कोई हो, के लिए समायोजित के संदर्भ में लगाएं।	
(vii).	(क). मैनिंग मान पर 2006 के राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण पुररकार पहले ही अधिसूचित किए जा चुके हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2, 6.2 भी अपेक्षा करता है कि पत्तन मैनिंग मान की नियमित सभीक्षा की जाए। संशोधित मैनिंग मान के अनुसार, कट्टेनरों को भरने और खाली करने के लिए एक फोर्कलिफ्ट पर्याप्त है। तथापि, पत्तन ने इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित दो फोर्क लिफ्ट ट्रकों पर विचार किया है। इसके अलावा, संशोधित मैनिंग मान भरने और खाली करने के प्रचालन के लिए एक टेली व्हर्ल्क और 4 मजदूर निर्धारित करता है। तथापि, पत्तन ने गैंगों की लागत का अनुमान लगाने के लिए 15 कर्मचारी प्रति गैंग सुविचारित किया है। सीओपीटी संशोधित मैनिंग मान के संदर्भ में अनुमानों को संशोधित करने पर विचार करें।	विभिन्न प्रचालनों/कार्यों के लिए संशोधित मैनिंग मान हेतु राष्ट्रीय अधिकरण पुररकार 2006 फरवरी में कार्यान्वित किया गया था। तत्पश्चात्, इसे कई लेबर अनरेस्ट की वजह से वापस लिया गया था। तथापि, संशोधित मैनिंग मान के कार्यान्वयन के लिए लेबर यूनियनों के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया गया है। इसलिए प्रस्तावित दरमान तैयार करने समय पुररकार पर विचार नहीं किया गया है। पत्तन में विभिन्न प्रचालनों के लिए समय और चालन अध्ययन करने के लिए जरूरी कार्यवाई की जा रही है। मैनिंग मान के संशोधन के मामले में संशोधन, यदि कोई हो, और कर्मचारी लागत में परिणामी कंटौटी ऐसे अध्ययनों के परिणाम के बाद ही संभव होगा।
	(ख). सीएफएस में ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान, सीओपीटी द्वारा अनुसारित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान और तीन वर्षों 2009-10 से 2011-12 के लिए सीएफएस में प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित कट्टेनर यातायात के लिए उत्तर लागत भेजें।	भरने/खाली करने की गतिविधियों के लिए कार्गो प्रहस्तन लेबर के लिए मौजूदा मैनिंग मान 12 मजदूर जमा एक गैंग के लिए एक लीडर है।
	(ग). पुष्टि करें कि प्रोत्साहन भुगतानों के लिए डेटम समय-समय पर संशोधित किए जाते हैं। कृपया दर्शाएं जब वर्तमान डेटम निर्धारित किए गए थे।	प्रोत्साहन भुगतानों के लिए डेटम समय-समय पर संशोधित किया गया है। वर्तमान 01/12/2004 से निर्धारित किया गया था।
	(घ). फोर्कलिफ्ट की लागत का अनुमान लगाने के लिए 993 गैंगों पर विचार करने की प्रासंगिकता रखें नहीं है। कृपया स्पष्ट करें।	मैनिंग मान के अनुसार, सीएफएस में भरने/खाली करने के प्रचालनों के लिए प्रति गैंग प्रति पारी दो फोर्क लिफ्ट दिए गए हैं।
	(ङ). फोर्कलिफ्ट प्रभार ₹ 0 420 प्रति घंटा अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	₹ 0 420/- प्रति घंटा का प्रभार विदेशी कार्गो के लिए ऊपरोक्ताओं को हल्की फोर्क लिफ्ट किराये पर देने के लिए लागू प्रभार है। वर्तमान में केवल विदेशी कार्गो सीएफएस में प्रहसित किया जा रहा है।
	(च). गैंग की लागत के निर्धारण के लिए ₹ 0 571 प्रति कामगार प्रतिदिन की मजदूरी लागत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। इस लागत का विस्तृत ब्रेकअप भेजें और यह भी पुष्टि करें कि क्या लागत में मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल है।	मजदूरी लागत प्रति कामगार प्रतिदिन के लिए ₹ 0 571/- का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:- वेतन - ₹ 0 415-00 प्रोत्साहन - ₹ 0 125-00 पीएलआर - ₹ 0 14-38 नकदीकरण - ₹ 0 16.46 कुल ₹ 0 570-84 (₹ 0 571 में पूर्णांकित) मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल नहीं किया गया है।
(viii).	कार्यालय स्टॉफ और पर्यवेक्षण स्टॉफ की लागत:	
	(क). पर्यवेक्षण कार्य के लिए तैनात 41 सदस्यों के स्टॉफ का ब्रेक भेजें। स्पष्ट करें कि क्या यह पारी अथवा तीन पारियों के लिए है। यह भी पुष्टि करें कि प्रस्तावित तैनाती प्रासंगिक खंड का संदर्भ देते हुए संशोधित मैनिंग मान के अनुसार है।	ब्रेकअप निम्नवत् है:- (क). ब्रेकअप निम्नवत् है:- सहायक यातायात प्रवर्धक डब्ल्यू/ पर्यवेक्षक - 1 उप डब्ल्यूएस - 4 सहाय डब्ल्यूएस - 3 शैड फोरमैन - 3 शैड फोरमैन - 6

		<table border="1"> <tbody> <tr><td>टैली सुपरवाइजर</td><td>-</td><td>4</td></tr> <tr><td>शैड राइटर</td><td>-</td><td>4</td></tr> <tr><td>शैड कलर्क</td><td>-</td><td>6</td></tr> <tr><td>मिस्ट्री</td><td>-</td><td>5</td></tr> <tr><td>लास्कर</td><td>-</td><td>4</td></tr> <tr><td>पूर्णकालिक सफाई कर्मचारी</td><td>-</td><td>1</td></tr> <tr><td> कुल</td><td>-</td><td>41</td></tr> </tbody> </table> <p>सीएफएस एक दिन में केवल दो पारियों, 0600 बजे से 2200 बजे तक का प्रचालन करता है। तैनात किया गया स्टॉफ दो पारियों के लिए है। उपर्युक्त तैनाती मैनिंग मान के स्कोप के बाहर है।</p>	टैली सुपरवाइजर	-	4	शैड राइटर	-	4	शैड कलर्क	-	6	मिस्ट्री	-	5	लास्कर	-	4	पूर्णकालिक सफाई कर्मचारी	-	1	 कुल	-	41									
टैली सुपरवाइजर	-	4																														
शैड राइटर	-	4																														
शैड कलर्क	-	6																														
मिस्ट्री	-	5																														
लास्कर	-	4																														
पूर्णकालिक सफाई कर्मचारी	-	1																														
 कुल	-	41																														
	(x). स्टॉफ लागत के अनुमानन में रात्रि प्रतीक्षा समय और समयोपरि लागत शामिल है जबकि फोर्कलिफ्ट प्रभारों की लागत और गैंग लागत का अनुमानन 8 घंटों के लिए किया गया है। कृपया देखी गई भिन्नता की जांच करें और अनुमानों को संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।	सीएफएस में स्टॉफ की लागत गणना में रात्रि प्रतीक्षा भत्ता शामिल नहीं किया गया है। तथापि, समयोपरि व्यय लेजिटिमेट लागत है क्योंकि प्रचालनात्मक आक्रियकताओं के कारण समयोपरि डयूटी के लिए कई बार स्टाफ की जरूरत पड़ती है।																														
	(ग). उपरिव्यय:	<p>(i). प्रचालन लागत के 50 प्रतिशत पर सीएफएस प्रचालन के लिए उपरिव्यय अनुमानित करने का आधार स्पष्ट करें।</p> <p>(ii). सामान्य संशोधन प्रस्ताव के लिए सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण दर्शाता है कि अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय कार्गो संबंधित गतिविधि में कुल प्रचालन लागत का लागभग 25 प्रतिशत होता है जिसमें यह गतिविधि भी शामिल है। उपर्युक्त के आलोक में, सीएफएस में सेवाओं के लिए प्रचालन लागत के 50 प्रतिशत पर उपरिव्यय के अनुमान का औचित्य बताएं।</p> <p>(iii). सीएफएस प्रचालन के लिए प्रासांगिक लागत मदों का ब्रेकअप जो उपरिव्ययों के अधीन समूहित किए गए हैं, वर्ष 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के वार्ताविक आंकड़ों के साथ सूचीबद्ध करें।</p>																														
	(ix).	<p>(क). लागत विवरण में सुविचारित ₹0 4 करोड़ के निवेश का ब्रेकअप भेजें। परिसंपत्तियों को शुरू करने की तारीख दर्शाएं और पुष्टि करें कि व्यय 2006–07 के बही खातों में पूँजीकृत किया गया था।</p> <p>वर्ष 2007–08 और 2008–09 के वार्ताविक लेखों में यथा सुविचारित सकल प्रखंड और निवल प्रखंड वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए अनुमानित स्थिति के साथ भेजें।</p> <p>सीएफएस का पूँजी निवेश</p> <table border="1"> <tbody> <tr><td>30/03/1986</td><td>-</td><td>निर्माण</td><td>-</td><td>₹0 19.76 लाख</td></tr> <tr><td>03/04/1995</td><td>-</td><td>निर्माण</td><td>-</td><td>₹0 372.76 लाख</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>कुल</td><td>-</td><td>₹0 392.52 लाख</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>वार्षिक मूल्यहास</td><td>-</td><td>₹0 9.58 लाख</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>31/3/09 को निवल प्रखंड</td><td>-</td><td>₹0 246.41 लाख</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>31/3/08 को निवल प्रखंड</td><td>-</td><td>₹0 255.99 लाख</td></tr> </tbody> </table> <p>वर्ष 2009–10, 2010–11 और 2011–12 के लिए निवल प्रखंड क्रमशः ₹0 236.8 लाख, ₹0 227.25 लाख और ₹0 217.65 लाख है।</p>	30/03/1986	-	निर्माण	-	₹0 19.76 लाख	03/04/1995	-	निर्माण	-	₹0 372.76 लाख			कुल	-	₹0 392.52 लाख			वार्षिक मूल्यहास	-	₹0 9.58 लाख			31/3/09 को निवल प्रखंड	-	₹0 246.41 लाख			31/3/08 को निवल प्रखंड	-	₹0 255.99 लाख
30/03/1986	-	निर्माण	-	₹0 19.76 लाख																												
03/04/1995	-	निर्माण	-	₹0 372.76 लाख																												
		कुल	-	₹0 392.52 लाख																												
		वार्षिक मूल्यहास	-	₹0 9.58 लाख																												
		31/3/09 को निवल प्रखंड	-	₹0 246.41 लाख																												
		31/3/08 को निवल प्रखंड	-	₹0 255.99 लाख																												
	(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम 1956 में निर्धारित जीवन प्रतिमानकों के आधार पर परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। लागत गणना में	मूल्यहास सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार वही खातों में स्ट्रेट लाइन पद्धति द्वारा परिकलित किया गया है। यह टीएमपी दिशानिर्देशों से विभग है जिसे सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में पहले ही संबोधित किया गया है।																														

	सीओपीटी द्वारा परिकलित मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत नहीं होता है।																													
	(ग). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, महापत्तन च्यास/निजी टार्मिनल दोनों नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का दावा करने के लिए हकदार हैं जोकि वर्तमान में 16 प्रतिशत की दर से स्वीकार्य है। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि लागत गणना में प्रतिलाभ 6 प्रतिशत क्यों परिकलित किया गया है।	संलग्न किए गए संशोधित लागत विवरण में, 16 प्रतिशत की दर से आरओआई पर विचार किया गया है और निवेश पर ब्याज अलग रखा गया है।																												
	चूंकि 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ प्रतिशत ऋण के लेखा लागत में लिया जाता है, इसलिए निवेश पर ब्याज को परिकलन से अलग किए जाने की जरूरत है।																													
(x).	सीएफएस क्षेत्र के लिए पटटा किराये का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	सीएफएस क्षेत्र के लिए पटटा किराया अवसर लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। दरें ढके हुए और खाली क्षेत्र के लाइसेंसदार के लिए दरमान में उपलब्ध प्रभारों के अनुसार परिकलित की गई है।																												
(xi).	सीओपीटी ने अपने दरमान की समीक्षा के लिए अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव हाल ही में दाखिल किया है। कृपया सुनिश्चित करें कि इस प्रस्ताव में सुविचारित किए जाने वाले निवल प्रखंड पर व्यय/उपरिव्यय/निवल प्रखंड/प्रतिलाभ का अनुमान सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल किए गए अनुमानों के अनुसार है।	सीएफएस प्रचालन कागों प्रहस्तन गतिविधि की उप-गतिविधि है। लागत विवरण में मुख्य गतिविधि के ब्योरे शामिल हैं।																												
(xii).	वर्तमान दरमान सीएफएस में खाली किए गए/भरे गए कार्गों के मामले में कार्गों पर लागू दर पर विलंबशुल्क की लेही नियांत्रित करता है। ढके हुए स्थान/खुले क्षेत्र के लिए सीएफएस में खाली किए गए/भरे गए आयात/निर्यात कार्गों पर प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुँचने का आधार स्पष्ट करें।	सीएफएस में भंडारण प्रभार कार्गों प्रबंधन प्रभारों के स्थान पर प्रस्तावित किए गए हैं। भंडारण प्रभार विलंबशुल्क के प्रावधानों को प्रतिरक्षित करने के लिए टेलीस्कोपिक दरों पर प्रस्तावित किए गए हैं। प्रस्ताव उपयोक्ता की लागत को कम करने और संसाधनों के संवृत्तम उपयोग के लिए कार्गों आकर्षित करने के लिए व्यापार संवर्धन प्रयास हैं।																												
(xiii).	सीएफएस में कार्गो भरने/खाली करने पर निःशुल्क अवधि आयात कार्गो के लिए 7 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 12 दिन से कम कर प्रस्तावित दरमान में 3 दिन करने के कारण स्पष्ट करें। पिछले दो वर्षों 2007–08 और 2008–09 में सीएफएस में रहने वाले कार्गों का औसत विराम समय आयात कार्गों और निर्यात कार्गों दोनों के लिए अलग-अलग दर्शाएं। सीएफएस में भरे गए/खाली किए गए कार्गों पर निःशुल्क अवधि में कटौती के कारण होने वाली संभावित अतिरिक्त आय दर्शाएं।	निःशुल्क अवधि कार्गो प्रबंध कार्गों के रूप में युक्तिसंगत बनाई रखी है और सीएफएस में विलंबशुल्क प्रभार टेलीस्कोपिक भंडारण प्रभारों के स्थान पर प्रतिस्थापित किए गए हैं जो उपयोक्ताओं के लिए लागत में कम हैं। सीएफएस में औसत विराम समय निम्नवत् है:- (दिनों में)																												
(xiv).	हालांकि सीओपीटी ने प्रत्येक गतिविधि अर्थात भरना/खाली करना के लिए लागत गणना, कार्गो पर भंडारण प्रभार, कटेनरों पर भूमि किराया भेजने का प्रयास किया है, परंतु यह स्पष्ट नहीं है कि प्रत्येक गतिविधि में अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए सीएफएस सुविधा के लिए प्रस्तावित दरें कैसे प्रस्तावित की गई हैं। इस संबंध में, वर्तमान और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय की विस्तृत गणना भर्जें।	वर्तमान और प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय की विस्तृत गणना निम्नवत् है:- <table border="1"><thead><tr><th>विवरण</th><th>08-09</th><th>09-10</th><th>10-11</th><th>11-12</th><th>10-11</th><th>11-12</th></tr><tr><th></th><th>वर्तमान प्रशुल्क पर</th><th>वर्तमान प्रशुल्क पर</th><th>प्रस्तावित प्रशुल्क पर</th><th></th><th></th><th></th></tr></thead><tbody><tr><td>सीएफएस में यातायात (टीईयू में)</td><td>4761</td><td>3684</td><td>2763</td><td>2763</td><td>2763</td><td>2763</td></tr><tr><td>भरण/खाली करना (रु 10 लाखों में)</td><td>130.46</td><td>175</td><td>175</td><td>75.71</td><td>210</td><td>210</td></tr></tbody></table>	विवरण	08-09	09-10	10-11	11-12	10-11	11-12		वर्तमान प्रशुल्क पर	वर्तमान प्रशुल्क पर	प्रस्तावित प्रशुल्क पर				सीएफएस में यातायात (टीईयू में)	4761	3684	2763	2763	2763	2763	भरण/खाली करना (रु 10 लाखों में)	130.46	175	175	75.71	210	210
विवरण	08-09	09-10	10-11	11-12	10-11	11-12																								
	वर्तमान प्रशुल्क पर	वर्तमान प्रशुल्क पर	प्रस्तावित प्रशुल्क पर																											
सीएफएस में यातायात (टीईयू में)	4761	3684	2763	2763	2763	2763																								
भरण/खाली करना (रु 10 लाखों में)	130.46	175	175	75.71	210	210																								

		<table border="1"> <tr> <td>भूमि किराया</td><td>7.87-</td><td>7.00</td><td>4.57</td><td>4.57</td><td>4.57</td><td>4.57</td></tr> <tr> <td>भंडारण</td><td>83.47</td><td>105.00</td><td>48.44</td><td>48.44</td><td>48.44</td><td>48.44</td></tr> </table>	भूमि किराया	7.87-	7.00	4.57	4.57	4.57	4.57	भंडारण	83.47	105.00	48.44	48.44	48.44	48.44	
भूमि किराया	7.87-	7.00	4.57	4.57	4.57	4.57											
भंडारण	83.47	105.00	48.44	48.44	48.44	48.44											
टिप्पणी: सीओपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित आंकड़ों के अनुसार आय अनुमानन सही किया गया है।																	
(xv).	कंटेनर से व्यक्तिगत सामानों/बैगों उतारने पर पृथक भंडारण प्रभार प्रस्तावित करने के लिए पत्तन से अपेक्षा करने वाली परिस्थितियां स्पष्ट करें। नई प्रशुल्क मद के लेखा पर प्रोटमूत होने की संभावना वाली अतिरिक्त आय वर्ष 2009–10 से 2011–12 के प्रत्येक वर्ष के लिए दर्शाएं।	व्यक्तिगत सामान ऐरणाकूलम घाट में पृथक शैड (वर्ष 6) में उतारे और सुपुर्द किए जाते हैं। यात्रियों के बैग उतारने की गतिविधि उसी तरह है जिस तरह सीएफएस में कार्गो। वर्ष 2009–10 से 2011–12 अवधि के लिए नई प्रशुल्क मद के लेखा पर प्रोटमूत होने की संभावना वाली अतिरिक्त आय बहुत कम है।															
(xvi).	कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने का आधार भी दर्शाएं। प्रति धन भीटर प्रतिदिन अथवा उसका भाग दर आधार पर इस प्रशुल्क मद के लिए लेही की इकाई प्रस्तावित करने के कारण भी स्पष्ट करें।	प्रचलित दरमान के अनुसार व्यक्तिगत सामानों पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क सीधीएम के अनुसार विनिर्दिष्ट किए गए हैं। टेलीस्कोपिक दरों पर भंडारण प्रभार घाटशुल्क और विलंबशुल्क के स्थान पर प्रस्तावित किए गए थे क्योंकि वे कंटेनरों से उतारे गए और सुपुर्द किए गए व्यक्तिगत सामानों के मामले में किए गए हैं। भंडारण प्रभार प्रति सीधीएम प्रस्तावित किए गए थे और चूंकि व्यक्तिगत सामान सामान्यतः भारी मात्रा में अन्य कार्गो से हल्का होता है। वर्तमान में, सीएफएस में कार्गो का औसत भार प्रति टीईयू 14 मी०ट० है जबकि व्यक्तिगत सामान का औसत भार प्रति टीईयू लगभग 25 सीधीएम है जो बड़े भंडारण क्षेत्र की अपेक्षा करता है। इसलिए, सीधीएम में व्यक्तिगत सामानों के लिए भंडारण प्रभार प्रस्तावित करना उपयुक्त माना गया था। तथापि, हाल ही में, सभी महापत्तनों के लिए पत्तन समुदाय प्रणाली (पीसीएस) लागू करने के सरकार के निर्णय ने ऑनलाइन लेनदेन और कार्गो निकासी के लिए दस्तावेजों की प्रक्रिया को सरल बनाया है। आयात और निर्यात कार्गो के लिए अपेक्षित दस्तावेज जैसे प्रवेश विल और शिपिंग विल क्रमशः ऑनलाइन उपलब्ध हैं। आयातित व्यक्तिगत सामानों की निकासी के लिए अपेक्षित दस्तावेज बैगेज घोषणापत्र है, जोकि अभी ऑनलाइन उपलब्ध नहीं है। तथापि, इन दस्तावेजों में केवल भार की इकाई है और सामानों की मात्रा शामिल नहीं है। इसने पत्तन न्यास को विल ऑफ लैडिंग जैसे अन्य ऑफलाइन दस्तावेजों पर विश्वास करने के लिए जरूरी किया है जहां सीधीएम में सामानों की मात्रा उपलब्ध है। यह ऑनलाइन लेनदेन को क्यूबरकम बनाता है। इसलिए यदि अनुमोदित किया जाता है तो पत्तन को व्यक्तिगत सामानों के लिए भी भंडारण प्रभार मी०ट० में प्रस्ताव करना होगा जैसा कार्गो के मामले में है परंतु पूर्ववर्ती प्रस्ताव के वित्तीय प्रभाव को बराबर करने के लिए प्रस्तावित प्रति सीधीएम के छह गुना पर।															
प्रस्तावित संशोधित प्रभार निम्नवत् है:-																	
कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामान/बैगों पर भंडारण प्रभार																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>अभिग्रहण की अवधि</th> <th>दर/प्रति टन/अथवा उसका भाग/प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>प्रथम 3 दिन</td> <td>निःशुल्क</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>4थे से 15वें दिन</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>16वें से 30वें दिन</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>उसके पश्चात</td> <td>600</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर/प्रति टन/अथवा उसका भाग/प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु)	1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	2.	4थे से 15वें दिन	150	3.	16वें से 30वें दिन	300	4.	उसके पश्चात	600
क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर/प्रति टन/अथवा उसका भाग/प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु)															
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क															
2.	4थे से 15वें दिन	150															
3.	16वें से 30वें दिन	300															
4.	उसके पश्चात	600															
(xvii).	प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 यह कहने के लिए संशोधित करें कि कंटेनर के लिए निःशुल्क दिवस सीएफएस में भरने/खाली करने के लिए कंटेनर के स्थापन की तारीख से गिनती किए जाएं।	भूमि किरायों पर शर्त प्रस्तावित अनुसूची में शामिल की गई है।															
(xviii).	निःशुल्क अवधि की शुरुआत, परित्यक्त एकसीएल कंटेनरों के लिए लागू भंडारण प्रभार से संबंधित	उक्त शर्त सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में शामिल की गई है।															

	अनुसूची 4.2 – कंटेनरों पर भूमि किराया के अधीन वर्तमान दरमान में निर्धारित शर्त 1 से 4 प्रस्तावित अनुसूची में शामिल की गई नहीं पाई गई है। कंटेनरों पर भूमि किराये के लिए लागू ये शर्त प्रस्तावित अनुसूची में शामिल करें।
(xix).	सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण और कंटेनरों में बिना भरण के शट आउट के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो और आधार स्पष्ट करें।

8.1. सीओपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा यह कहते हुए सीएफएस के लिए सही लागत विवरण भेजा था कि आंकड़ों का सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रतिवेदित/अनुमोदित प्रासंगिक आंकड़ों से मिलान किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में, पत्तन ने वर्ष 2010–11 और 2011–12 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 27.19 लाख का अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में सीएफएस गतिविधि के 2009–10 में ₹ 62.49 लाख, 2010–11 में ₹ 202.68 लाख और 2011–12 में ₹ 201.15 लाख घाटे में रहने का अनुमान लगाया गया है। तत्पश्चात, पत्तन ने ईमेल दिनांक 3 जून 2010 द्वारा वर्ष 2009–10 के लिए सीएफएस गतिविधि हेतु वास्तविक यातायात, आय और लागत भेजे थे।

8.2. पत्तन ने आदेश, दिनांक 23 फरवरी 2010 में अनुमोदित दरमान में शोधन के बारे में बताते समय अपने पत्र दिनांक 21 अप्रैल 2010 द्वारा वर्तमान अनुसूची 5.2 के शीर्ष को 'पत्तन में अन्य भरण/उत्तराई सुविधाएं' के स्थान पर शब्दावली 'अन्य पत्तन सुविधाएं' प्रतिस्थापित करते हुए संशोधित करने का सुझाव दिया था।

9. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित रिथ्ति प्रकट होती है:-

- (i). कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने ईमेल दिनांक 3 जून 2010 द्वारा वर्ष 2009–10 के वास्तविक यातायात, आय और लागत भेजे थे। चूंकि वर्ष 2009–10 पहले ही खत्म हो चुका है। इसलिए, सीओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा पहले भेजे गए वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है। तदनुसार, पत्तन द्वारा दाखिल किए गए कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) गतिविधि का लागत विवरण वर्तमान प्रशुल्क स्तर में वर्ष 2009–10 में ₹ 143.48 लाख और दो वर्षों 2010–11 और 2011–12 के लिए ₹ 457.61 लाख का राजस्व घाटा दर्शाता है। पत्तन का प्रस्ताव वर्तमान भरने और खाली करने के प्रशुल्क में वृद्धि की मांग, करते हुए इस गतिविधि को आशिक रूप से पूरा करने और सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं में उतारे/भरे गए कार्गो के लिए विलंबशुल्क प्रभार और एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार के लिए निर्धारित प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए है।
- (ii). सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में किए गए मुख्य संशोधन निम्नलिखित हैं-
 - (क). पत्तन द्वारा भेजे गए आंकड़ों से, ये देखा गया है कि राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (आरजीसीटी) में प्रहसित कंटेनर यातायात का लगभग 1.8 प्रतिशत से 2 प्रतिशत पत्तन सीएफएस की सेवाएं प्राप्त करता है। उद्धरित करते हुए कि इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड द्वारा कंटेनर ट्रासेशनल कंटेनर टर्मिनल (आईसीटीटी), वालारपादम में विश्वापन, पत्तन ने पत्तन सीएफएस में कंटेनर यातायात वर्ष 2008–09 में प्रहसित 4761 टीईयू से कम कर वर्ष 2009–10 में 3684 टीईयू (प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़े 3880 टीईयू) पूर्वानुमानित किया है और आगे यातायात पूर्वानुमानों को कम करके वर्ष 2010–11 से 2011–12 के प्रत्येक वर्ष के दौरान 2763 टीईयू किया है।

कोचीन पत्तन न्यास में, पूरी तरह से सीएफएस सुविधा विकसित की गई है। जब एक सुविधा सृजित की जाती है तो इसका सर्वोत्तम उपयोग किया जाना चाहिए। पत्तन द्वारा ऑफर की गई सीएफएस सुविधा पत्तन क्षेत्र में केवल एक उपलब्ध बताया गया है परन्तु इसे जहां कहीं विकसित/विकसित किए जाने वाले अन्य निजी सीएफएस से प्रतिरप्ति का सामना करना होता है। पत्तन ने खीकार किया है कि सीएफएस में कंटेनर यातायात कम हो रहा है। इसलिए, उपयोक्ता संगठनों में से कुछ ने सही कहा है कि सीएफएस प्रशुल्क में वृद्धि से यातायात और कम होगा। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसलिए पत्तन को नात्राओं को आकर्षित करने के लिए अपने सीएफएस का मार्केट करना चाहिए और सीएफएस में ऑफर की गई सेवाओं की उत्पादकता में सुधार करने की समावनाओं को तलाशना चाहिए ताकि सृजित सुविधाओं के उपयोग में सुधार किया जा सके।

हालांकि सामान्यतः प्रशुल्क निर्धारण में यातायात में उपयुक्त बढ़ोतारी पर विचार किया जाता है, परन्तु इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2010–11 से 2011–12 के दौरान सीएफएस सेवाएं प्राप्त करने की समावना

वाला कंटेनर यातायात वर्ष 2009–10 में सीएफएस में प्रहसित किए गए प्रतिवेदित यातायात पर 3880 टीईयू बनाए रखा गया है। इस संशोधन के परिणामस्वरूप, आय का अनुमान वर्ष 2009–10 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्तर पर बनाए रखा गया है।

(ख). थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर अनुमानित व्यय में वार्षिक वृद्धि का स्वीकृत रस्तर जो वर्ष 2010–11 में की गई प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में स्वीकृत की गई है, 3.76 प्रतिशत है। प्रासंगिक लागत मदों की वार्षिक वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के वार्तविक आंकड़ों/अनुमानों में वर्ष 2010–11 और 2011–12 के प्रत्येक वर्ष के लिए उल्लिखित स्तर पर सुविचारित की गई है।

(ग). वर्ष 2009–10 के लिए हल्के फोर्क लिफ्ट ट्रक के प्रचाल की लागत पत्तन द्वारा भेजी गई है जोकि सीएफएस में प्रहसित कंटेनर यातायात से संबंधित है। चूंकि वर्ष 2010–11 और 2011–12 के यातायात अनुमान 2009–10 के समान स्तर पर बनाए रखे गए हैं, इसलिए इस उपरकर के प्रचालन के लिए लागत अनुमानन पत्तन द्वारा वर्ष 2009–10 के लिए प्रैषित वार्तविक लागत पर सुविचारित किया गया है परंतु वर्ष 2010–11 और 2011–12 के लिए 3.76 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि।

(घ). भरने और खाली करने के प्रचालनों के लिए तैनात किए गए लेवर की लागत और सीएफएस गतिविधि के लिए आवंटित कार्यालय और पर्यवेक्षण स्टॉफ की लागत में पत्तन कामगारों के लिए हाल ही में समाहित मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल नहीं किया गया था। पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित मजदूरी संशोधन का प्रभाव वर्ष 2009–10 में कुल मजदूरी का 15 प्रतिशत था। हाल ही में, महापत्तन न्यासों के सभी कर्मचारियों और कामगारों के बेतन और मजदूरी में 23 प्रतिशत वृद्धि की गई थी। इसलिए, मजदूरी संशोधन के प्रभाव को शामिल करने के लिए वर्ष 2010–11 के लिए लेवर और कार्यालय तथा पर्यवेक्षण स्टॉफ की मजदूरी लागत का अनुमानन संशोधित किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए, वार्षिक वृद्धि के उल्लिखित स्तर पर विचार किया गया है।

(इ). पत्तन ने वर्ष 2009–10 के लिए इस गतिविधि को आवंटनीय निवल वित्त आय को अलग करने के पश्चात वार्तविक निवल वित्त और विविध व्यय (एफएमई) नहीं भेजा है। प्रशुल्क के हाल ही में समाहित सामान्य संशोधन के हिस्से के रूप में समग्र पत्तन के लिए लागत स्थिति से अवगत करवाते समय वित्त और विविध व्यय (एफएमई) के अनुमान मुख्यतः पेंशन भुगतानों के अनुमानन के संदर्भ में समायोजित किए गए थे। इस गतिविधि में निवल वित्त और विविध व्ययों का आवंटन भी उस सीमा तक संशोधित किया गया है।

(झ). सीओपीटी ने यह उद्घरित करते हुए अपनी गणनाओं में सीएफएस क्षेत्र के लिए अनुमानित पट्टा किराया शामिल किया है कि यह एक अवसर लागत है। यह प्रशुल्क 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा पद्धति का अनुसरण करते हुए सभी मौजूदा महापत्तन न्यासों के लिए है। अन्य सेवाओं के लिए कोचीन पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन न्यासों में भी मौजूदा दरमान में दरें निर्धारित करते समय, भूमि के लिए पट्टा किराया पत्तन द्वारा ऑफर की गई प्रत्येक सेवा के लिए नहीं हैं। भूमि का मूल्य परिसंपत्ति के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है और प्रतिलाभ भूमि के ऐतिहासिक मूल्य पर स्वीकृत किया गया है। इसलिए, लागत गणना में सीओपीटी द्वारा अनुमानित कल्पित पट्टा किराया स्वीकृत नहीं किया गया है।

(ञ). पत्तन द्वारा सीएफएस गतिविधि के लिए प्रासंगिक परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ परिकलित किया गया है। निवेश पर प्रतिलाभ क्षमता उपयोगिता से जुड़ा होना चाहिए और प्रशुल्क दिशानिर्देश पूरा प्रतिलाभ अर्जित करने के लिए क्षमता उपयोगिता के 60 प्रतिशत का न्यूनतम स्तर निर्धारित करते हैं। यह देखा गया है कि वर्ष 2008–09 में 4761 टीईयू ने सीएफएस सेवा प्राप्त की है (2004–05 में उच्चतम 6234 टीईयू प्रतिवेदित की गई है)। वर्तमान मामले में, पत्तन ने सीएफएस की अभिकल्पित क्षमता निर्धारित नहीं की है और इसलिए क्षमता उपयोग स्तर विपरित नहीं किया जा सकता। निवल प्रखंड पर प्रतिलाभ का परिकलन वर्तमान मामले में केवल साखियकीय कार्यवाही है क्योंकि यह गतिविधि नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के पहले भी दो वर्षों 2010–11 और 2011–12 के लिए रु 272.87 लाख का घाटा होगा। यदि पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत की जाती है तो भी यह घाटा पूर्णतः खत्म नहीं होगा।

(iii). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2009–10 से 2010–11 का लागत विवरण संशोधित किया गया है और संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है। चूंकि वर्ष 2009–10 पहले ही खत्म हो चुका है, इसलिए वर्ष 2010–11 और 2011–12 के लिए लागत स्थिति का प्रभाव प्रशुल्क समीक्षा पर निर्णय के लिए सुविचारित किया गया है। प्रतिलाभ के बाद इस गतिविधि में कुल घाटा वर्ष 2010–11 और 2011–12 के लिए रु 344.06 लाख है जो प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित प्रचालन आय का 85 प्रतिशत औसत घाटा परिगणित करता है।

23 फरवरी 2010 को पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के निपटान के समय, सीएफएस के लिए प्रशुल्क मदों में तब तक यथारिति बनाए रखी थी जब तक सीएफएस प्रस्ताव का निपटान करते हुए पृथक आदेश पारित नहीं किया जाता है। यह देखा गया है कि सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि भारी घाटे में थी और समग्र पत्तन भी पूर्व-संशोधित प्रशुल्क पर वर्ष 2010–11 और 2011–12 के लिए पर्याप्त घाटा भी दर्शाया था। 23 फरवरी 2010 को अनुमोदित संशोधित दरमान में प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत करने के बाद भी वर्ष 2010–11 और 2011–12 के लिए रु 152.52 करोड़ का घाटा पूरा नहीं होगा। पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति और इस गतिविधि में भी प्रदर्शित घाटा भी, कुछ वसूली के साथ सीएफएस प्रशुल्क मदों में संशोधन की मांग करने वाला पत्त का प्रस्ताव अनुवर्ती विश्लेषण में यथा चर्चा अनुसार विचार की अपेक्षा करता है।

(क). पत्तन ने सीएफएस में कंटेनरों से कार्गो की उत्तराई और भराई के लिए वर्तमान प्रभारों में 20 प्रतिशत बढ़ोतारी का प्रस्ताव किया है। कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों जैसे कोचीन स्थीमर एजेंट्स असोसिएशन और केरल चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने अन्य निजी सीएफएस की तुलना में भराई/उत्तराई प्रचालन में कम उत्पादकता का उल्लेख किया है और टिप्पणी की है कि उत्पादकता में वृद्धि की जाती है तो समग्र घाटा कम किया जा सकता है।

कंटेनरों को भरना और खाली करना मुख्यतः लेवर उन्मुख सेवा है। पत्तन द्वारा किए जा रहे मैनिंग मान के अध्ययन की रिपोर्ट के आधार पर पत्तन संशोधित मैनिंग मान कार्यान्वयित करने के लिए सहमत है। यह स्वीकार करना होगा कि यदि संशोधित मैनिंग मान कार्यान्वयित किया जाता है और उत्पादकता रत्तरों में सुधार किया जाता है तो इससे प्रत्यक्ष लेवर की लागत कम हो सकती है परंतु पत्तन की समग्र घाटा रिथति में कोई अत्यावधि परिवर्तन नहीं किया जा सकता क्योंकि अधिशेष लेवर की लागत उपरिव्ययों में गिनी जाएगी। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि पत्तन की समग्र लागत रिथति और इस गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्तमान प्रभार में पर्याप्त घाट बढ़ोतारी की मांग करते हैं। पत्तन ने स्वयं वर्तमान प्रभार में केवल 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है जो केवल घाटे का एक हिस्सा कवर करेगा। पत्तन की समग्र वित्तीय रिथति और इस गतिविधि में भारी घाटे के मददेनजर, भरण और उत्तराई के लिए दरों में 20 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है।

(ख). वर्तमान दरमान के अनुसार, सीएफएस में भरे गए/खाली किए गए कार्गो से एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार अदान करने की अपेक्षा की जाती है जो अंतरण में कार्गो के लिए लागू सामान्य विलंबशुल्क प्रभारों के अलावा ज्यादातर घटकों के लिए ₹ 20/- से ₹ 50/- प्रति टन के बीच है।

सीओपीटी ने एकल प्रशुल्क मद अर्थात् वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभारों और विलंबशुल्क प्रभारों के स्थान पर सीएफएस यार्ड में प्रार्थय भरे गए/खाली किए गए आयात/निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार के साथ वर्तमान व्यवस्था को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है।

अंतरण भंडारण सुविधा उपलब्ध करवाने वाले घाटों पर प्रहसित कार्गो के लिए यथा उपलब्ध निर्यात कार्गो के लिए 12 दिन और आयात कार्गो के लिए 7 दिनों की मौजूदा निःशुल्क अवधि के स्थान पर सीएफएस यार्ड और अन्य पत्तन सुविधाओं में खाली किए गए/भरे गए आयात और निर्यात दोनों कार्गो के लिए 3 दिनों की एकसमान निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने सीएफएस में आयात और निर्यात कार्गो के लिए औसत विराम समय के आधार पर प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों को तर्कसंगत बताया है जोकि वर्ष 2008-09 के लिए 4.3 दिन है। यहां यह उल्लेख करना प्रासादिक है कि सीएफएस सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गो के लिए निर्धारित वर्तमान भंडारण प्रशुल्क केवल सीएफएस प्रचालन के लिए ही निर्धारित नहीं किया गया है। पत्तन का प्रस्ताव तिर्फ सीएफएस के लिए लागू पृथक भंडारण अनुसूची निर्धारित करने के लिए है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.8.1 पत्तनों को निःशुल्क अवधि निर्धारित करने का अधिकार प्रदान करता है। प्रस्तावित निःशुल्क अवधि स्वीकार की गई है।

सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरे अथवा खाली किए जाने वाले कार्गो के लिए भंडारण प्रभार 4 से 15 दिनों के प्रथम स्तरैय के लिए ढके हुए स्थान और खुले स्थान के लिए क्रमशः ₹ 20 और ₹ 12 पर ढके हुए और खुले के लिए पृथकतः प्रस्तावित किया गया है। अनुवर्ती स्तरैयों के लिए, भंडारण प्रभार प्रथम स्तरैय के लिए प्रस्तावित दर के 2 और 3.75 गुना पर प्रस्तावित किया गया है। सीएफएस कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार मौजूदा प्रशुल्क से ज्यादा है ताकि यार्ड से कार्गो की तेजी से निकारी की जा सके। इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि भंडारण प्रभार एक संसाधन है जिसका सर्वोत्तम रूप में उपयोग किया जाना चाहिए। 15 दिनों के बाद कार्गो के अतिविराम के लिए प्रस्तावित टेलीरिकोपिक दरें निरोधक के रूप में कार्य करेंगी और पत्तन को संसाधनों तथा सीएफएस क्षेत्र के सर्वोत्तम उपयोग में सहायता भी प्रदान करेंगी। इसलिए, प्रस्तावित भंडारण प्रभार अनुमोदित किया गया है। अब अनुमोदित प्रशुल्क व्यवस्था के अधीन, घाटशुल्क दर पर प्रार्थय वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार हटा दिया गया है और भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद लागू किया गया है जिससे पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित उपयोक्ताओं को कुछराहत मिलने की संभावना है। अतिरिक्त राजस्व महत्वपूर्ण नहीं होगा क्योंकि प्रमुख कार्गो अर्थात् सीएफएस में प्रहसित कंटेनर यातायात का 80 प्रतिशत निर्यात किया जाना बताया गया है जो औसतन 3:2 दिन रुकता है।

सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरे गए और खाली किए गए कार्गो पर भंडारण प्रभार के लिए पृथक प्रशुल्क के निर्धारण के मददेनजर वर्तमान दरमान को अनुसूची 5.4 के अधीन एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार की वसूली संबंधी वर्तमान टिप्पणी 2 और विलंबशुल्क प्रभार की वसूली के लिए शर्त निर्धारित करने वाली अनुसूची 5.2 के अंतर्गत टिप्पणी 3 हटा दी गई है।

कोचीन पत्तन न्यास के मौजूदा दरमान की अनुसूची 5.3 परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों पर भंडारण प्रभार की वसूली के लिए शर्तें विनिर्दिष्ट करती हैं जो सीएफएस में प्रहसित कंटेनरों पर भी लागू होगी।

(ग). पत्तन ने दो नई प्रशुल्क मदों अर्थात् कंटेनरों से व्यक्तिगत सामान/बैगों को उतारने पर भंडारण प्रभार और कंटेनरों में बिना भरे सीएफएस तथा शट आउट में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो हेतु ₹ 100 प्रति टन पर नवीकरण प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

व्यक्तिगत सामानों और बैगों के लिए, 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद प्रस्तावित भंडारण प्रभार पत्तन क्षेत्र में ऐसी मदों के और अधिक विराम के लिए दरों में वृद्धि करते हुए 4थे से 15 दिनों के प्रथम स्तरों के लिए ₹ 25 प्रति घन मीटर है। व्यक्तिगत सामानों और बैगों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार मुख्यतः अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण दर से ज्यादा है क्योंकि व्यक्तिगत सामान सामान्यतः अधिक मात्रा में होता है और अधिक भंडारण क्षेत्र अभिग्रहण करता है। इस प्रशुल्क मद का वित्तीय प्रभाव पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित कम होगा।

स्वीकार करते हुए कि घट में प्राप्त होने वाले बैगों के लिए मौजूदा दरमान में घाटशुल्क दर और विलंबशुल्क घन मीटर आधार के संदर्भ में निर्धारित किया गया है, सीएफएस में प्रहसित बैगों और व्यक्तिगत सामानों के लिए भंडारण प्रभार मूल प्रस्ताव के अनुसार घन मीटर आधार पर निर्धारित किया गया है।

कंटेनरों में बिना भरे शट आउट और सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो को हटाने के प्रभार के लिए ₹ 100 प्रति टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए आधार पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है। चूंकि हटाने के प्रभार की वसूली के लिए प्रस्ताव मुख्यतः प्रत्याशित भरण गतिविधि को पूरा किए बिना कार्गो के भंडारण के लिए सीएफएस में स्थान उपयोग के लिए है, प्रस्तावित दर स्वीकार की जाए। इससे कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ऐसी रियायतें बहुत कम होंगी।

(iv). पत्तन ने बिना किसी संशोधन के सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों पर वर्तमान भंडारण प्रभार बनाए रखा है।

पत्तन ने 23 फरवरी 2010 को अनुमोदित दरमान में कुछ शोधनों का उल्लेख करते हुए अपने पत्र दिनांक 21 अप्रैल 2010 द्वारा 'पत्तन में अन्य भरण/उत्तराई सुविधाएं' द्वारा शब्दावली 'अन्य पत्तन सुविधाएं' प्रतिस्थापित करते हुए वर्तमान अनुसूची 5.2 के शीर्षक को संशोधित करने का सुझाव दिया है। प्रासंगिक अनुसूची का शीर्षक पत्तन द्वारा यथा सुझाया गया "सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उत्तराई सुविधाओं में कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदा हुआ और खाली) पर भंडारण प्रभार" रूप में संशोधित किया जाए।

(v). भरण प्रभार में अनुमोदित संशोधित दरों से अतिरिक्त आय दो वर्षों 2010–11 और 2011–12 के लिए ₹ 49 लाख रहने का अनुमान है। वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार और विलंबशुल्क प्रभार के स्थान पर कार्गो पर भंडारण प्रभार शामिल करने के संबंध में, पत्तन ने राजस्व में 20 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है। पत्तन ने अतिरिक्त राजस्व अनुमान के समर्थन में कोई विस्तृत गणना नहीं भेजी है। सीओपीटी द्वारा दर्शाई गई स्थिति के आधार पर, कार्गो पर भंडारण प्रभार से अतिरिक्त राजस्व विचाराधीन दो वर्षों के लिए ₹ 27 लाख होगा।

नई प्रशुल्क मदों अर्थात् व्यक्तिगत सामानों पर भंडारण प्रभार और हटाने का प्रभार से अतिरिक्त आय पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित महत्वपूर्ण नहीं होगी। इस प्रकार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित बढ़ोतरी/युक्तिकरण अनुमोदित करने के बाद भी, यह गतिविधि दो वर्षों के लिए ₹ 267.5 लाख तक घाटे में रहेगी। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन ने रव्वें शायद यह स्वीकार करते हुए वर्तमान प्रशुल्क में पूरे घाटे को पूरा करने का प्रस्ताव नहीं किया है कि इससे पत्तन की यातायात मात्रा पर प्रतिकूल प्रभार पड़ेगा। वर्तमान में, सीएफएस गतिविधि पत्तन की कुछ अन्य गतिविधियों द्वारा प्रति-सहायिकी की जा रही है। इसलिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि सीएफएस सुविध के विजेनेस मॉडल का पुनः निर्धारण करे जिसका इस्तेमाल किया जाना लगता है। पत्तन को सीएफएस अथवा कहीं और संसाधनों का सर्वोत्तम उपयोग अर्जित करने के लिए सीएसएफ से संबंधित परिसंपत्तियों के पुनःउपयोग और पुनःतैनाती से मात्राओं में सुधार की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।

(vi). पत्तन ने यह शर्त प्रस्तावित की है कि यदि सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में पड़े कंटेनरों को भरण/उत्तराई के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो हाऊसकीपिंग/स्थानांतरण प्रभार आईजीटीपीएल जो उक्त सेवा ॲफर करता है के लिए अनुमोदित दरों पर भुगतान किया जाएगा। जैसाकि सीओपीटी के दरमान का सामान्य संशोधन अनुमोदित करते हुए 23 फरवरी 2010 को पारित आदेश के पैरा 12 (xxxiii) में पहले ही निर्णय दिया गया है, यह प्रासंगिक नहीं पाया गया है कि पत्तन के दरमान में ऐसी शर्त निर्धारित की जाए। किसी भी स्थिति में, चूंकि आईजीटीपीएल को कंटेनर प्रचालनों के आरएसीटी से आईसीटीटी, वालारपादम में ले जाए जाने की उम्मीद है, इसलिए प्रस्तावित शर्त प्रासंगिक नहीं पाई गई है।

(vii). पत्तन ने भरण/उत्तराई, आयात कार्गो, निर्यात कार्गो और सीएफएस में प्रहसित व्यक्तिगत सामानों के लिए रखे गए कंटेनरों पर निःशुल्क अवधि की शुल्कात के संबंध में कुछ शर्तों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित शर्तें शामिल की गई हैं परंतु कुछ सीमा तक भाषा में कुछ मामूली संशोधन किए गए हैं, वर्तमान दरमान में निर्धारण के साथ स्थिर नहीं हैं।

(viii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं। इस विश्लेषण में सुविधारित लागत रिथ्ति मार्च 2012 तक है। यह उपयुक्त पाया गया है कि इसके दरमान में निर्धारित अन्य प्रशुल्क मदों की समीक्षा के साथ इसके दरमान में निर्धारित अन्य प्रशुल्क मदों की समीक्षा की जाए। ऐसी रिथ्ति में, सीएफएस प्रशुल्क इसके संशोधित दरमान की वैधता के साथ समाप्त करने के लिए 31 मार्च 2012 तक वैध होगा।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वर्तमान अनुसूची 5.2 को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करता है और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/11/2009-सीओपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के संशोधित दरमान से वर्तमान अनुसूची 5.4 हटाता है:-

"अध्याय - V

5.2. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उत्तराई सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभार

5.2.1. सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण और उत्तराई प्रभार

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹०)	
		20'	40' और अधिक
1.	आधे कंटेनर भार के लिए	1380	2250
2.	पूर्ण कंटेनर भार के लिए	2760	4500

टिप्पणी:

- एक कंटेनर जो इसकी सामान्य क्षमता के 50 प्रतिशत अथवा इससे कम भरा अथवा खाली किया जाता है तो इसे आधार कंटेनर माना जाता है।
- कंटेनर को ऊपर उठाने के लिए जरूरी कार्गो के भरण/खाली करने की रिथ्ति में, जाँच, लेखांकन अथवा सही स्टेकिंग, और ऐसा भरण/उत्तराई जो भरने/खाली किए जाने की वजह से 50 प्रतिशत अथवा कार्गो को 50 प्रतिशत हो जाता है, भरण/उत्तराई प्रभारों का केवल 50 प्रतिशत ऐसे मामलों में वसूल किया जाएगा।

5.2.2. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उत्तराई सुविधाओं पर कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए और खाली) पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		20'		40'		40' से अधिक	
विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु० में)
1.	पहले 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
2.	4थे से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276	9.00	414
3.	16वें से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552	18.00	828
4.	उसके पश्चात	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656

टिप्पणी:

परित्यक्त एफसीएल कंटेनर पर भंडारण प्रभार की वसूली से संबंधित अनुसूची 5.3 में निर्धारित वर्तमान शर्तें सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उत्तराई सुविधाओं में प्रहसित कंटेनरों पर लागू होगी।

5.2.3. कंटेनरों से खाली किए गए आयात कार्गो और सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		ढाका हुआ क्षेत्र (₹०)	खुला क्षेत्र (₹०)
1.	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क
2.	4थे से 15वें दिन	20	12
3.	16वें से 30वें दिन	40	24
4.	उसके पश्चात	75	45

5.2.4. कंटेनरों से खाली किए गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर भंडारण प्रभार

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (₹)
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
2.	4वें से 15वें दिन	25
3.	16वें से 30वें दिन	50
4.	उसके पश्चात	100

टिप्पणियाँ:

1. निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रदालन दिवसों के अलावा होगी।
2. कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस सीएफएस में भरने अथवा खाली करने के लिए कंटेनरों के स्थापन की तारीख से गिने जाएंगे।
3. कंटेनरों से खाली किए गए आयात कार्गो और व्यक्तिगत सामानों के लिए निःशुल्क दिवस खाली किए जाने की तारीख के अगले दिन से शुरू होंगे और निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि भरण के लिए सीएफएस में कार्गो के प्रवेश की तारीख से शुरू होगी।
4. निःशुल्क अवधि में कंटेनर को भरने अथवा खाली करने के लिए सीओपीटी द्वारा प्राधिकृत संबद्ध अधिकारी द्वारा यथा प्रमाणित पत्तन की ओर से कोई विलंब शामिल नहीं होगा।

5.2.5. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उत्तराई सुविधाओं पर भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो, और कंटेनरों में भरण किए बिना शट आउट के लिए हटाना प्रभार

हटाने के समय ₹ 100/- प्रति टन अथवा उसका भाग

टिप्पणी:

हटाना प्रभार भंडारण प्रभारों, जहां कहीं लागू हो, के अलावा होंगे।"

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुमानक - 1

कोर्पोरेट पत्तन न्यास में सीएफएस गतिविधि का लागत विवरण

(₹० लाखों में)

क्र.सं.		सीओपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक अंकड़े	सीओपीटी द्वारा प्रेषित			टीएफएस द्वारा संशोधित अनुमान		
			वास्तविक अंकड़े **	अनुमान	अनुमान	वास्तविक अंकड़े	अनुमान	अनुमान
I.	सीएफएस में यातायात टीईप्यू में	2008-09 4761	2009-10 3880	2010-11 2763	2011-12 2763	2009-10 3880	2010-11 3880	2011-12 3880
II.	आय							
	भरत / आजी कला	130.46	123.33	87.50	87.50	123.33	123.33	123.33
	कार्गो के लिए भड़ारण प्रभार	83.47	68.02	48.44	48.44	68.02	68.02	68.02
	भूमि किराया	7.87	12.03	4.57	4.57	12.03	12.03	12.03
	जोड़ (I)	221.81	203.38	140.51	140.51	203.38	203.38	203.38
III.	परिवहनीय लागत							
	हल्के फोर्क लिफ्ट इक की सेवाओं की लागत	57.75	47.06	31.77	31.77	47.06	48.83	50.67
	विनियोजित गैरों की लागत	76.89	62.66	49.90	49.90	77.07	79.97	82.98
	कार्यालय स्टॉफ और पर्यवेक्षण स्टॉफ की लागत	93.82	76.46	104.91	104.91	94.04	97.58	101.25
	उपरिव्यव्यापार आवंटन	56.57	46.10	56.89	56.89	46.10	47.84	49.63
	जोड़ (II)	285.03	232.29	243.46	243.47	264.28	274.22	284.53
IV.	नियोजित लागत							
	मूल्यांकन	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58
	भूमि पर बद्दा किराया	31.44	32.04	32.64	33.24	-	-	-
	जोड़ (III)	41.02	41.62	42.22	42.82	9.58	9.58	9.58
V.	प्रचालन अधिशेष (I-II-III-IV)	-104.25	-70.53	-145.17	-145.78	-70.48	-80.42	-90.73
VI.	नियंत्रण एकाउंट — एकाउंटाइ	39.24	35.07	47.74	47.74	36.90	50.65	51.07
VII.	अधिशेष/घाटा (V-VI)	-143.49	-105.60	-192.91	-193.52	-107.38	-131.08	-141.80
VIII.	नियोजित पूँजी	246.41	236.83	227.25	217.65	236.830	227.25	217.65
	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाप @16%	39.43	37.89	36.36	34.82	37.89	36.36	34.82
IX.	नियंत्रण अधिशेष/घाटा	-182.91	-143.48	-229.27	-228.34	-145.28	-167.44	-176.62
X.	प्रचालन आय में नियंत्रण अधिशेष/घाटा प्रतिशत में		-71%	-163%	-163%	-71%	-82%	-87%
XI.	वर्ष 2010-11 अद्ये 2011-12 के लिए प्रचालन आय में औसत नियंत्रण अधिशेष/घाटा प्रतिशत में							-85%

** पत्तन ने इसेत दिनांक 3 जून 2010 द्वारा यव 2009-10 के लिए वास्तविक प्रहसित यातायात, आय, परिवहनीय और नियोजित लागत भेजी जो जिसे पत्तन द्वारा दाखिल लागत विवरण दिनांक 4 जनवरी 2010 में अद्यतन किया गया है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 7th July, 2010

F. No. TAMP/40/2007-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for fixation of container/cargo related charges at CFS and other facilities at the Port as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/40/2007 - COPT

Cochin Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 16th day of June, 2010)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for fixation of container / cargo related charges at Container Freight Station (CFS) and other Port facilities.

2. In September 2005, the COPT filed a proposal for introduction of container storing and cargo supervision charges at Ernakulam wharf, Mattancherry wharf and CFS of Cochin Port on the ground that the then approved Scale of Rates of COPT did not prescribe separate tariff for the services offered at the CFS except stuffing and de-stuffing charges.

The COPT had reported that prior to handing over its Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) to India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) in April 2005, various container related services offered by the port at the Ernakulam wharf, Mattancherry wharf and its CFS were complementing the container handling operations at the RGCT. With the IGPL taking over the RGCT, all the container handling charges are levied by the IGPL except stuffing and de-stuffing charges which is continued to be levied by the port. With the more profitable terminal operations privatised, the port finds that the CFS activity is in deficit. In order to compensate the loss of revenue and to make the CFS activity self reliant, the COPT had proposed to introduce cargo supervision charge at its wharves and the CFS.

3.1. This Authority while disposing of the above proposal vide Order No.TAMP/59/2005-COPT dated 26 June 2006 approved the following interim tariff arrangement for services provided by the port at its CFS:

(i). In case of LCL import/export cargo, the COPT shall collect the LCL cargo management charges at the wharfage rates prescribed in Schedule 3.1. of its existing Scale of Rates.

Concession of 10% on the rates specified in the wharfage schedule will be allowed subject to a minimum of Rs.550/- for a 20' container, Rs.825/- for a 40' container and Rs.1100/- for a container above 40'.

(ii). Storage charges on containers (FCL/LCL) loaded or empty) at Port wharves and CFS were prescribed at par with the storage charge on containers, applied prior to privatization, at the following rates:

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof			
		20' container		40' container	
		Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
1.	First three days	Free	Free	Free	Free
2.	4 th day to 15 th day	3.00	138	6.00	276
3.	16 th day to 30 th day	6.00	276	12.00	552
4.	Thereafter	12.00	552	24.00	1104

3.2. The rate proposed for supervision charges @ Rs.200 per 20' container was not approved by this Authority in the absence of any justifiable analysis furnished by the port to support the proposed tariff.

The COPT was advised to review the interim tariff arrangement approved at CFS and file a separate proposal for levy of tariff for various services offered thereat duly justifying the cost of services provided and include the same in the general revision proposal which was under consideration by this Authority.

3.3. The COPT could not propose separate rate for CFS activity during the previous general revision of tariff concluded in January 2007 but agreed to file a revised proposal.

4.1. In this backdrop, the COPT has filed the instant proposal for fixation of cargo and container related charges at CFS and other facilities rendered by the port. The main points made in the proposal by COPT are as below:

- (i). The following activities are carried out at the CFS:-
 - (a). Stuffing of export cargo; (both LCL and FCL)
 - (b). De-stuffing of import cargo; (both LCL and FCL)
 - (c). Storage of containers placed for stuffing and de-stuffing in the open area attached to the CFS
 - (d). Storage of cargo inside the covered area of the CFS and in the open area attached to the CFS
- (ii). The CFS activity does not provide any service that is normally provided on the wharf towards landing / loading of cargo from / to vessels. Therefore, separate storage charge on per tonne basis is proposed on import cargo de-stuffed from containers and export cargo admitted for stuffing into containers at CFS and other port facilities. This is proposed in lieu of the prevailing Cargo Management Charges approved by this Authority vide Order dated 26 June 2006.
- (iii). It has proposed to retain the storage charges on containers at CFS approved by TAMP vide Order dated 26 June 2006 which is produced at para 3.1. (ii). It has, however, proposed a separate slab for container above 40' in line with tariff guidelines.
- (iv). Storage charges on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from containers is proposed on per cubic meter basis.
- (v). Three days free period is proposed considering the fact that the average dwell time of cargo at CFS is 4.30 days.
- (vi). Renewal charges @ Rs.100 per ton or part thereof is proposed towards cargo admitted for stuffing at the CFS and shut out without stuffing into containers.

4.2. It has furnished cost sheet of CFS operations as on 31 March 2007 which reflects the following position:-

Sr. No.	Particulars	Stuffing / De-stuffing	Storage Charges on Cargo	Ground Rent on Containers	(Rs. in lakhs)
					Total
1.	Income	141.74	36.96	19.21	197.91
2.	Variable Cost	258.28	38.38	25.59	322.25
3.	Fixed Cost	26.00	36.08	20.16	82.24
4.	Return	8.25	8.25	--	16.50
5.	Cost plus Return (2+3+4)	292.53	82.71	45.75	420.99
6.	Deficit	(-) 150.79	(-) 46.76	(-) 26.54	(-) 223.09

With regard to the deficit reflected, it has submitted that it would be impracticable to cover the full deficit, as the same may not be in the interest of trade. The port intends to vigorously market the facility and therefore, from the marketing perspective, it proposes to increase the prevailing charges for stuffing and de-stuffing of containers marginally by 20%, with the specific objective of attracting higher volumes through a competitive tariff.

4.3. The COPT proposal does not indicate additional income likely to accrue due to container / cargo related tariff proposed for services at CFS and other port facilities.

4.4. Accordingly, the port has proposed the following tariff for container/cargo related charges at the CFS and other port facilities.

(i). Stuffing and De-stuffing charges:

Sr. No.	Description	Rates per container	
		20' above	40' above
1.	For half a container load	1380	2250
2.	For full container load	2760	4500

(ii). Storage charges on container (FCL / LCL, loaded or empty):

Sr. No	Period of Occupation	20' above		40' above		Above 40'	
		Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
1.	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
2.	4 to 15 th day	3.00	138	6.00	276	9.00	414
3.	16 to 30 th day	6.00	276	12.00	552	18.00	828
4.	Thereafter	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656

(iii). Storage charge on import cargo destuffed from container and export cargo admitted for stuffing at CFS and other port facilities:

Sl. No	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof	
		Covered space (Rs.)	Open space (Rs.)
1.	First 3 days	Free	Free
2.	4 th to 15 th day	20	12
3.	16 th to 30 th day	40	24
4.	Thereafter	75	45

(iv). Storage charges on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from containers:

Sl. No	Period of occupation	Rate per cubic metre or part thereof per day or part thereof (Rs.)
1.	First 3 days	Free
2.	4 th to 15 th day	25
3.	16 th to 30 th day	50
4.	Thereafter	100

(v). Renewal charges for export cargo admitted for stuffing at the CFS without stuffing into containers is proposed at Rs.100 per ton or part thereof.

(vi). The COPT has also proposed various conditionalities governing the tariff proposed for CFS activity.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal was forwarded to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from users / user organisations were forwarded to COPT as feed back information. The COPT has furnished its comments on the comments of the users / user organisations.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was vide our letter dated 22 May 2009 advised to furnish additional information / clarifications.

7.1. A joint hearing in this case was held on 20 June 2009 at the COPT premises. The COPT made a presentation of its proposal. The COPT in its proposal has clarified that storage charge at progressive rates are proposed for all cargo types instead of LCL cargo management charge and demurrage.. At the joint hearing, the concerned users / user associations have made their submissions.

7.2. As decided at the joint hearing, the COPT was advised to furnish additional information / clarifications sought vide office letter dated 22 May 2009. The COPT vide its letter dated 2 November 2009 has furnished its response. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the COPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from COPT																																																								
(i).	The income from CFS activity considered by the COPT in the cost statement at Rs.197.91 lakhs in the year 2006-07 does not tally with the total handling and storage income from CFS activity reported for the year 2006-07 at Rs.481.06 lakhs (as per the break up for 2006-07 given in RE 2007-08 / BE 2008-09). Income from individual services i.e. stuffing / de-stuffing, storage charges on cargo and ground rent on containers considered in the cost statement also do not match with the actuals reported for the year 2006-07. The income from CFS activity may be updated with reference to the actuals reported in the Annual Accounts. The actuals for 2007-08 may also be furnished.	<p>There is no separate income code for CFS other than cargo management charges. The income generated from CFS for the years 06-07 to 08-09 (actuals) and the estimates for the period 09-10 to 11-12 is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Income Code</th><th rowspan="2">Description</th><th rowspan="2">Proportion</th><th colspan="6">Amount (Rs. in lakhs)</th></tr> <tr> <th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>09-10</th><th>10-11</th><th>11-12</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>203</td><td>Cargo Management</td><td>100%</td><td>97.57</td><td>7.44</td><td>83.47</td><td>105</td><td>219.37</td><td>219.37</td></tr> <tr> <td>2</td><td>229</td><td>Ground rent</td><td>75%</td><td>33.97</td><td>4.94</td><td>5.90</td><td>5.25</td><td>3.94</td><td>3.94</td></tr> <tr> <td>3</td><td>231</td><td>Demurrage</td><td>75%</td><td>96.21</td><td>143.65</td><td>126.10</td><td>187.5</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>4</td><td>236</td><td>Stuffing/ destuffing</td><td>75%</td><td>122.22</td><td>105.72</td><td>97.85</td><td>131.25</td><td>98.44</td><td>98.44</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Income Code	Description	Proportion	Amount (Rs. in lakhs)						06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	1	203	Cargo Management	100%	97.57	7.44	83.47	105	219.37	219.37	2	229	Ground rent	75%	33.97	4.94	5.90	5.25	3.94	3.94	3	231	Demurrage	75%	96.21	143.65	126.10	187.5			4	236	Stuffing/ destuffing	75%	122.22	105.72	97.85	131.25	98.44	98.44
Sl. No.	Income Code	Description					Proportion	Amount (Rs. in lakhs)																																																		
			06-07	07-08	08-09	09-10		10-11	11-12																																																	
1	203	Cargo Management	100%	97.57	7.44	83.47	105	219.37	219.37																																																	
2	229	Ground rent	75%	33.97	4.94	5.90	5.25	3.94	3.94																																																	
3	231	Demurrage	75%	96.21	143.65	126.10	187.5																																																			
4	236	Stuffing/ destuffing	75%	122.22	105.72	97.85	131.25	98.44	98.44																																																	
(ii).	Since the year 2008-09 is already over, the cost statement may be updated with actuals for the year 2008-09 as per provisional Annual Accounts.	The revised cost statement furnished now has been updated with 2008-09 (actual) figures.																																																								
(iii).	Considering the tariff validity period is for three years as per the tariff guidelines, the COPT may furnish the traffic estimated to be handled at the CFS, income and expenditure for the next three years 2009-10, 2010-11 and 2011-12.	The estimates for 2009-10 to 2011-12 are furnished in the revised cost statement.																																																								
(iv).	<p>(a). The actual container traffic handled at the CFS during the last three years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 and estimates for the years 2009-10 to 2011-12 may be furnished in the cost statement.</p> <p>(b). With reference to traffic projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as per the License Agreement.</p>	<p>(a) and (b). The required details are furnished below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Description</th><th colspan="6">(in TEUs)</th></tr> <tr> <th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Traffic at CFS</td><td>5793</td><td>5282</td><td>4761</td><td>3684</td><td>2763</td><td>2763</td></tr> <tr> <td>Traffic at RGCT</td><td>226608</td><td>253715</td><td>260473</td><td>310000</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Traffic at ICTT</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>478000</td><td>588000</td></tr> <tr> <td>CFS traffic as % of total traffic</td><td>2.55</td><td>2.08</td><td>1.83</td><td>1.19</td><td>0.58</td><td>0.47</td></tr> <tr> <td>Estimated reductions when compared with 2006-07 traffic at CFS (in %)</td><td>0</td><td>9</td><td>18</td><td>36</td><td>52</td><td>52</td></tr> </tbody> </table> <p>Note – The traffic at CFS upto 31st October 2009 is 2149 TEUs which has been considered to arrive at the projections for 2009-10. For the years 2010-11 to 2011-12, 75% of the figures of 2009-10 have been considered, since reduction in traffic is anticipated due to the shifting of operations from RGCT to ICTT.</p>	Description	(in TEUs)						2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	Traffic at CFS	5793	5282	4761	3684	2763	2763	Traffic at RGCT	226608	253715	260473	310000	0	0	Traffic at ICTT	0	0	0	0	478000	588000	CFS traffic as % of total traffic	2.55	2.08	1.83	1.19	0.58	0.47	Estimated reductions when compared with 2006-07 traffic at CFS (in %)	0	9	18	36	52	52								
Description	(in TEUs)																																																									
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12																																																				
Traffic at CFS	5793	5282	4761	3684	2763	2763																																																				
Traffic at RGCT	226608	253715	260473	310000	0	0																																																				
Traffic at ICTT	0	0	0	0	478000	588000																																																				
CFS traffic as % of total traffic	2.55	2.08	1.83	1.19	0.58	0.47																																																				
Estimated reductions when compared with 2006-07 traffic at CFS (in %)	0	9	18	36	52	52																																																				
(v).	<p>(a). Furnish detailed working of the income estimation at the existing rate as well as the proposed rate for the throughput likely to be handled at CFS for the years 2009-10 to 2011-12.</p> <p>(b). The estimation of storage income prescribed in dollar terms for</p>	<p>(a). The income estimate at the existing rate and proposed rate for the throughput likely to be handled at CFS for the year 2009-10 to 2011-12 is furnished.</p> <p>(b). The proposed rate for storage charges on containers has been updated based on the current dollar exchange rate of</p>																																																								

	foreign-going vessel may be updated based on the current foreign exchange rate. The exchange rate adopted for estimation of income may be indicated.	Rs.46.71 as on 28/10/2009.										
(vi).	As per clause 2.5.1. of the tariff guidelines, the expenditure projections has to be made with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities and adjusted for traffic growth, if any, while furnishing the proposal for revision of tariff.	Expenditure projection has been made in the cost statement for the year 2009-10 to 2011-12 based on the anticipated operating expenditure of CFS for the period including the forth coming wage revision settlement and other R & M expenditure.										
(vii).	<p>(a). The National Industrial Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines also require the port to regularly review the manning scale. As per the revised Manning Scale, one forklift is sufficient for stuffing and de-stuffing of containers. The port has, however, considered two forklift prescribed trucks for estimating this cost item. Further, the revised manning scale prescribes 1 tally clerk and 4 mazdoors for the stuffing and destuffing operation. The port has, however, considered 15 workers per gang for estimating the cost of gangs. The COPT may consider to modify the estimates with reference to the revised Manning Scales.</p> <p>(b). Furnish the existing manning scale for different services offered at the CFS, the manning scale proposed to be followed by the COPT and the cost thereon for the container traffic estimated to be handled at CFS for the three years 2009-10 to 2011-12.</p> <p>(c). Confirm that the datum for the incentive payments are revised periodically. Please indicate when the existing datum were fixed.</p> <p>(d). The relevance of considering 993 gangs for estimating the cost of forklift is not clear. Please clarify.</p> <p>(e). Explain the basis of estimating the forklift charges at Rs.420 per hour.</p> <p>(f). Explain the basis of considering the wage cost at Rs.571 per worker per day for assessing the cost of gang. Please furnish detailed break up of this cost and also confirm whether the cost includes the impact of the wage revision.</p>	<p>(a). The National Tribunal Award 2006 for revised manning scale for different operations/ functions was implemented in Feb. 2009. Subsequently it was withdrawn due to severe labour unrest. However, an MoU has been signed with the Labour Unions for implementation of modified manning scales. Hence the award has not been considered while preparing the proposed SOR. Necessary action is being taken to conduct time and motion study for different operations in the Port. Modifications, if any, in the case of revision of manning scale and consequent reduction in employee cost will only be possible after the result of such studies.</p> <p>(b). The existing manning scale for cargo handling labour, for stuffing/ destuffing activities is 12 mazdoors plus one leader for one gang.</p> <p>(c). The datum for incentive payments is revised periodically. The existing datum was fixed w.e.f. 01/12/2004.</p> <p>(d). As per the manning scale, two fork lifts are provided per gang per shift for stuffing/ destuffing operations at the CFS.</p> <p>(e). The charge of Rs.420/- per hour is the applicable charges for hiring light duty fork lifts to users for foreign cargo. At present only foreign cargo is being handled at CFS</p> <p>(f). The break-up of Rs.571/- towards wage cost per worker per day is given below:</p> <table> <tbody> <tr> <td>Salary</td> <td>- Rs.415.00</td> </tr> <tr> <td>Incentive</td> <td>- Rs.125.00</td> </tr> <tr> <td>PLR</td> <td>- Rs.14.38</td> </tr> <tr> <td>Encashment</td> <td>- Rs.16.46</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>Rs.570.84 (Rounded off to Rs.571)</td> </tr> </tbody> </table> <p>The impact of wage revision has not been included.</p>	Salary	- Rs.415.00	Incentive	- Rs.125.00	PLR	- Rs.14.38	Encashment	- Rs.16.46	Total	Rs.570.84 (Rounded off to Rs.571)
Salary	- Rs.415.00											
Incentive	- Rs.125.00											
PLR	- Rs.14.38											
Encashment	- Rs.16.46											
Total	Rs.570.84 (Rounded off to Rs.571)											

(viii).	Cost of office staff & supervisory staff:																																					
(a).	Furnish the breakup of the 41 members of staff deployed for supervision work. Clarify whether it is for one shift or three shifts. Also, confirm that the proposed deployment is as per the revised manning scale giving reference to the relevant clause.	<p>(a). The breakup is as under:</p> <table> <tbody> <tr><td>Asst. Traffic Manager</td><td>-</td><td>1</td></tr> <tr><td>W/ Supdt.</td><td>-</td><td>4</td></tr> <tr><td>Dy. WS</td><td>-</td><td>3</td></tr> <tr><td>Asst. WS</td><td>-</td><td>3</td></tr> <tr><td>Shed Foreman</td><td>-</td><td>6</td></tr> <tr><td>Tally Supervisor</td><td>-</td><td>4</td></tr> <tr><td>Shed Writer</td><td>-</td><td>4</td></tr> <tr><td>Shed Clerk</td><td>-</td><td>6</td></tr> <tr><td>Maistry</td><td>-</td><td>5</td></tr> <tr><td>Lascar</td><td>-</td><td>4</td></tr> <tr><td>Full time sweeper</td><td>-</td><td>1</td></tr> <tr><td>Total</td><td>-</td><td>41</td></tr> </tbody> </table> <p>The CFS operates only for two shifts a day, from 0600 hrs to 2200 hrs. The staff deployed is for the two shifts. The aforesaid deployment is outside the scope of the manning scale.</p>	Asst. Traffic Manager	-	1	W/ Supdt.	-	4	Dy. WS	-	3	Asst. WS	-	3	Shed Foreman	-	6	Tally Supervisor	-	4	Shed Writer	-	4	Shed Clerk	-	6	Maistry	-	5	Lascar	-	4	Full time sweeper	-	1	Total	-	41
Asst. Traffic Manager	-	1																																				
W/ Supdt.	-	4																																				
Dy. WS	-	3																																				
Asst. WS	-	3																																				
Shed Foreman	-	6																																				
Tally Supervisor	-	4																																				
Shed Writer	-	4																																				
Shed Clerk	-	6																																				
Maistry	-	5																																				
Lascar	-	4																																				
Full time sweeper	-	1																																				
Total	-	41																																				
(b).	The estimation of staff cost includes night waiting allowance and overtime cost whereas the estimation of cost of forklift charges and gang cost is done for 8 hours. Please examine the inconsistency observed and modify the estimates, if necessary.	The night waiting allowance in the cost calculation of staff at CFS has been excluded. However, overtime expenses is a legitimate cost as the staff are sometimes required to do overtime duty due to operational exigencies.																																				
(c).	<u>Overhead:</u> <p>(i). Explain the basis of estimating overhead for the CFS operation at 50% of the operating cost.</p> <p>(ii). The cost statement filed by the COPT for general revision proposal shows that the estimated management and general overheads constitutes around 25% of the total operating cost in the cargo related activity which includes this activity also. In the light of the above, justify the estimation of overhead at 50% of the operating cost for services at CFS.</p> <p>(iii). The break up of the cost items relevant to CFS operation which are grouped under overheads may be listed along with the actual for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09.</p>	<p>(i). The revised cost statement attached is after considering the actual overhead.</p> <p>(ii). It has been amended in the revised cost statement.</p> <p>(iii). The breakup of overheads of CFS includes the cost of office and general administration, and the allocated cost of service departments like medical, security, fire fighting etc., lighting, water supply, billing, auditing, accounting etc.</p>																																				
(ix).	<p>(a). Furnish the break up of Rs.4 crores investment considered in the cost statement. Indicate the date of commissioning of the assets and confirm whether the expenditure was capitalised in the books of accounts of 2006-07.</p> <p>The gross block and the net block as considered in the Annual Accounts for the years 2007-08 and 2008-09 may be furnished along with estimated position for the years 2009-10 to 2011-12.</p>	<p>(a). Capital investment of CFS</p> <table> <tbody> <tr><td>30/03/1986</td><td>- Construction</td><td>-</td><td>Rs.19.76 Lakhs</td></tr> <tr><td>03/04/1995</td><td>- Construction</td><td>-</td><td>Rs.372.76 Lakhs</td></tr> <tr><td></td><td>Total</td><td></td><td>Rs 392.52 Lakhs</td></tr> <tr><td></td><td>Annual depreciation</td><td>-</td><td>Rs.9.58 Lakhs</td></tr> <tr><td></td><td>Net Block as on</td><td></td><td>Rs.246.41 Lakhs</td></tr> <tr><td></td><td>31/3/09</td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td>Net Block as on</td><td></td><td>Rs.255.99 Lakhs</td></tr> <tr><td></td><td>31/3/08</td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	30/03/1986	- Construction	-	Rs.19.76 Lakhs	03/04/1995	- Construction	-	Rs.372.76 Lakhs		Total		Rs 392.52 Lakhs		Annual depreciation	-	Rs.9.58 Lakhs		Net Block as on		Rs.246.41 Lakhs		31/3/09				Net Block as on		Rs.255.99 Lakhs		31/3/08						
30/03/1986	- Construction	-	Rs.19.76 Lakhs																																			
03/04/1995	- Construction	-	Rs.372.76 Lakhs																																			
	Total		Rs 392.52 Lakhs																																			
	Annual depreciation	-	Rs.9.58 Lakhs																																			
	Net Block as on		Rs.246.41 Lakhs																																			
	31/3/09																																					
	Net Block as on		Rs.255.99 Lakhs																																			
	31/3/08																																					

	<p>(b). As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, depreciation need to be considered on the written down value of assets based on the life norms prescribed in the Companies Act 1956. The depreciation computed by the COPT in the cost calculation does not seem to be in line with the tariff guidelines.</p> <p>(c). As per the tariff guidelines, both the major port trusts / private terminals are entitled to claim return on capital employed which is presently allowed @ 16%. In this context, explain why return is computed at 6% in the cost calculation.</p> <p>Since the return percentage of 16% takes into account cost of debt, interest on investment need to be excluded from the computation.</p>	<p>Net Block for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 are Rs.236.8 lakhs, Rs.227.25 lakhs and Rs.217.65 lakhs respectively.</p> <p>(b). The depreciation is computed by straight line method in the books of accounts as per guidelines of Government. It is a deviation from TAMP guidelines which has already been addressed in the general tariff revision proposal.</p> <p>(c). In the revised cost statement attached, ROI @ 16% has been considered and interest on investment has been excluded.</p>												
(x).	The basis of estimating the lease rent for CFS area may be explained.	Lease rent for CFS area has been considered as an opportunity cost. The rates have been calculated as per the charges available in the SOR for licensing of covered and open area.												
(xi).	The COPT has recently filed its general revision proposal for review of its Scale of Rates which is taken on consultation. Please ensure that the estimation of expenditure / overheads / net block / return on net block to be considered in this proposal are in conformity with the estimates included in the general revision proposal.	CFS operations is a sub-activity of the cargo handling activity. The details of the main activity in the cost statement include the income and expenditure of CFS operation.												
(xii).	The existing Scale of Rates prescribes levy of demurrage at the rate applicable on cargo in respect of cargo de-stuffed / stuffed at the CFS. The basis of arriving at the proposed storage charge on import / export cargo, de-stuffed / stuffed at CFS for covered space / open space may be explained.	Storage charges at CFS are proposed in lieu of cargo management charges. Also, the storage charges are proposed at telescopic rates to substitute the provisions for demurrage. The proposal is a trade promotion initiative to reduce the cost to the user and to attract cargo towards optimum utilisation of the resources.												
(xiii).	The reasons for reducing the free period on cargo stuffed / de-stuffed at CFS from 7 days for import cargo and 12 days for export cargo to 3 days in the proposed Scale of Rates may be explained. The average dwell time of cargo lying at CFS in the last two years 2007-08 and 2008-09 may be indicated for both import cargo and export cargo separately. The additional income likely to accrue due to reduction in free period on cargo stuffed / de-stuffed at CFS may be indicated.	<p>The free period has been rationalised as cargo management charges and demurrage charges at CFS have been substituted with telescopic storage charges which is less costly to the user.</p> <p>The average Dwell time at CFS is as under.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Type of cargo</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th style="text-align: right;">(in days)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Import</td> <td>8.9</td> <td>8.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Export</td> <td>3.5</td> <td>3.2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>As may be seen from the traffic in these years, the Port CFS is predominantly an export CFS where stuffing operations for export account for almost 80% of the total handling and therefore the average dwell time of cargo at CFS in 2008-09 has been only 4.26 days.</p>	Type of cargo	2007-08	2008-09	(in days)	Import	8.9	8.5		Export	3.5	3.2	
Type of cargo	2007-08	2008-09	(in days)											
Import	8.9	8.5												
Export	3.5	3.2												

(xiv).	<p>Though the COPT has attempted to furnish cost calculation for each of the activities i.e. stuffing / de-stuffing, storage charge on cargo, ground rent on containers, it is not clear how the proposed rates for CFS facility is arrived at to meet the deficit estimated in each of the activities. In this regard, furnish detailed calculation of income at the existing and at the proposed level of tariff.</p>	<p>The detailed calculation of income at the existing and proposed tariff are as below:</p> <table border="1" data-bbox="732 223 1382 503"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>08-09</th><th>09-10</th><th>10-11</th><th>11-12</th><th>10-11</th><th>11-12</th></tr> <tr> <th></th><th colspan="2">At existing tariff</th><th colspan="2">At existing tariff</th><th colspan="2">At proposed tariff</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Traffic at CFS (TEUs)</td><td>4761</td><td>3684</td><td>2763</td><td>2763</td><td>2763</td><td>2763</td></tr> <tr> <td>Stuffing/destuffing (Rs. in lakhs)</td><td>130.46</td><td>175</td><td>175</td><td>75.71</td><td>210</td><td>210</td></tr> <tr> <td>Ground rent</td><td>7.87</td><td>7.00</td><td>4.57</td><td>4.57</td><td>4.57</td><td>4.57</td></tr> <tr> <td>Storage</td><td>83.47</td><td>105.00</td><td>48.44</td><td>48.44</td><td>48.44</td><td>48.44</td></tr> </tbody> </table> <p>Note: The COPT has subsequently vide letter dated 4 January 2010 corrected the income estimation in line with the figures considered in general revision proposal.</p>	Particulars	08-09	09-10	10-11	11-12	10-11	11-12		At existing tariff		At existing tariff		At proposed tariff		Traffic at CFS (TEUs)	4761	3684	2763	2763	2763	2763	Stuffing/destuffing (Rs. in lakhs)	130.46	175	175	75.71	210	210	Ground rent	7.87	7.00	4.57	4.57	4.57	4.57	Storage	83.47	105.00	48.44	48.44	48.44	48.44
Particulars	08-09	09-10	10-11	11-12	10-11	11-12																																						
	At existing tariff		At existing tariff		At proposed tariff																																							
Traffic at CFS (TEUs)	4761	3684	2763	2763	2763	2763																																						
Stuffing/destuffing (Rs. in lakhs)	130.46	175	175	75.71	210	210																																						
Ground rent	7.87	7.00	4.57	4.57	4.57	4.57																																						
Storage	83.47	105.00	48.44	48.44	48.44	48.44																																						
(xv).	<p>The circumstances requiring the port to propose separate storage charge on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from the container may be explained. The additional income likely to accrue on account of the new tariff item may be indicated for each of the years 2009-10 to 2011-12.</p>	<p>(xv) and (xvi). Personal effects are destuffed and delivered at a separate shed (Q6) at the Ernakulam Wharf. The activity for destuffing passenger baggage is the same as that for cargo at CFS. The additional income likely to be accrued on account of the new tariff item for the period from 2009-10 to 2011-12 is meagre.</p>																																										
(xvi).	<p>The basis of arriving at the proposed storage charge on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from containers may also be indicated. Also, explain the reasons for proposing the unit of levy for this tariff item on rate per cubic metre per day or part thereof basis.</p>	<p>Wharfage and demurrage on personal effects as per the prevailing SOR are specified per CBM. The storage charges at telescopic rates were proposed in lieu of wharfage and demurrage as they have been done away with in the case of personal effects destuffed from containers and delivered. The storage charges were proposed per CBM also since the personal effects are generally voluminous with less weight unlike cargo. Presently, the average weight of cargo per TEU at CFS is 14 MT whereas the average weight of personal effects per TEU is only 4 MT. However the average volume of personal effects per TEU is about 25 CBM which obviously requires a large storage area. Therefore, it was considered appropriate to propose storage charges for personal effects in CBM. However, recently, the Government's decision to implement Port Community System (PCS) for all Major Ports has facilitated online transaction and processing of documents for cargo clearance. The documents required for import and export cargo such as Bill of Entry and Shipping Bill respectively are available online. The document required for clearance of imported personal effects is the Baggage Declaration, which is not yet available online. However, these documents contain only the unit of weight and do not contain the volume of goods. This has necessitated the Port trust to rely on other offline documents like Bill of Lading where the volume of the goods in CBM is available. This obviously makes the online transaction cumbersome. Therefore if approved, the Port would like to propose storage charges for personal effects also in MT as in the case of cargo but at six times the rate proposed per CBM in order to equalize the financial impact of the earlier proposal.</p> <p>The revised charges proposed are as under.</p> <p><u>Storage Charges on Personal Effects/Unaccompanied Baggage De-stuffed from Containers</u></p> <table border="1" data-bbox="748 1723 1382 1893"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Period of occupation</th> <th>Rate per tonne or part thereof per day or part thereof (Rs.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>First 3 days</td> <td>Free</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>4th to 15th day</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>16th to 30th day</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Thereafter</td> <td>600</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Period of occupation	Rate per tonne or part thereof per day or part thereof (Rs.)	1.	First 3 days	Free	2.	4 th to 15 th day	150	3.	16 th to 30 th day	300	4.	Thereafter	600																											
Sl. No.	Period of occupation	Rate per tonne or part thereof per day or part thereof (Rs.)																																										
1.	First 3 days	Free																																										
2.	4 th to 15 th day	150																																										
3.	16 th to 30 th day	300																																										
4.	Thereafter	600																																										

(xvii).	The proposed note no. 1 may be modified to state that the free days for container shall be counted from the date of placement of container for stuffing / de-stuffing in the CFS.	The condition on ground rents has been incorporated in the proposed schedule.
(xviii).	The conditionalities 1 to 4 prescribed in the existing Scale of Rates under Schedule 4.2 - Ground Rent on Containers relating to commencement of free period, storage charges applicable for abandoned FCL containers are not found to have been included in the proposed schedule. These conditionalities applicable for ground rent on containers may be incorporated in the proposed schedule.	The said conditionalities have been incorporated in the general tariff revision proposal.
(xix).	Explain the reasons and the basis for introducing the proposed charge of Rs.100 per tonne towards removal for export cargo admitted for stuffing at the CFS and other port facilities and shut out without stuffing into containers.	The charges have been proposed as a penalty for using the space at CFS for storage of cargo without fulfilling the intended activity which is stuffing of such cargo into containers.

8.1. The COPT has subsequently vide letter dated 4 January 2010 furnished corrected cost statement for CFS stating that the figures are reconciled with the relevant figures reported / estimated in the general revision proposal. At the proposed tariff, the port has estimated additional income of Rs.27.19 lakhs in each of the years 2010-11 and 2011-12. The CFS activity is estimated to be in deficit to the tune of Rs.62.49 lakhs in 2009-10, Rs.202.68 lakhs in 2010-11 and Rs.201.15 lakhs in 2011-12 at the proposed tariff. Subsequently, the port has vide email dated 3 June 2010 furnished the actual traffic, income and cost for CFS activity for the year 2009-10.

8.2. The port has vide its letter dated 21 April 2010 while pointing out some corrections in the Scale of Rates approved in the Order dated 23 February 2010 suggested to modify the heading of the existing Schedule 5.2. by substituting the words 'other Port facilities' with 'other stuffing/ destuffing facilities at the Port'.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Cochin Port Trust (COPT) has vide email dated 3 June 2010 furnished the actual traffic, income and the cost for the year 2009-10. Since the year 2009-10 is already over, the actuals furnished by the COPT earlier vide its letter dated 4 January 2010 are taken into consideration. Accordingly, the cost statement for the Container Freight Station (CFS) activity filed by the port reflect a revenue deficit of Rs.143.48 lakhs in the year 2009-10 and Rs.457.61 lakhs for the two years 2010-11 and 2011-12 at the existing tariff level. The proposal of the port is to partly recover the revenue deficit in this activity by seeking hike in the existing stuffing and destuffing tariff and rationalizing the charges prescribed for LCL cargo management charge and demurrage charge for cargo destuffed/ stuffed at the CFS and other port facilities.
- (ii). The following are the main modifications done in the cost statement filed by the COPT:
 - (a). From the statistics furnished by the port, it is observed that around 1.8 to 2% of the container traffic handled at the Rajiv Gandhi Container Terminal Limited (RGCT) avails the services of the port CFS. Citing that the migration of container handling operations by the India Gateway Terminal

Limited from Rajiv Gandhi Container Terminal Limited to International Container Transhipment Terminal (ICTT), Vallarpadam, the port has projected the container traffic at the port CFS to reduce from 4761 TEUs handled in the year 2008-09 to 3684 TEUs in 2009-10 (Actuals reported at 3880 TEUs) and has further scaled down the traffic projections to 2763 TEUs during each of the years 2010-11 to 2011-12.

At Cochin Port Trust, full fledged CFS facility is developed. When a facility is created, endeavor should be to achieve its optimum utilisation. The CFS facility offered by the port is reportedly the only one available in the port area but it faces competition from the other private CFS developed / to be developed elsewhere. The port has admitted that the container traffic at CFS is withering away. Hence as rightly pointed by some of the user associations increase in CFS tariff may further drive away the traffic. As the rates fixed by this Authority are ceiling levels, the port should market its CFS to attract volumes and also explore possibilities of improving the productivity of the services offered at the CFS so as to improve the utilisation of facilities created.

Though generally a reasonable growth in traffic is considered in tariff determination, for the purpose of this analysis, the container traffic likely to avail the CFS services during the years 2010-11 to 2011-12 is maintained at 3880 TEUs at the traffic reported to have been handled at the CFS in the year 2009-10. Consequent to this modification, the estimation of income is maintained at the level reported by the port for the year 2009-10.

- (b). The permissible level of annual escalation in estimated expenditure based on Whole Sale Price Index that is allowed in the tariff revision exercise undertaken in the year 2010-11 is 3.76%. The annual escalation of relevant cost items is considered at the stated level for each of the years 2010-11 and 2011-12 over the actuals / estimates of the respective previous years.
- (c). The actual cost of operating the light duty fork lift truck for the year 2009-10 is furnished by the port which is linked to the container traffic handled at the CFS. Since the traffic estimates for 2010-11 and 2011-12 are maintained at the same level as 2009-10, the cost estimation for operating this equipment is considered at the actual cost furnished by the port for the year 2009-10 subject to annual escalation of 3.76% per annum for the years 2010-11 and 2011-12.
- (d). The estimation of cost of labour deployed for stuffing and destuffing operations and cost of office and supervisory staff allocated to the CFS activity does not include the impact of recently concluded wage revision for the port workers. The impact of wage revision considered in the general revision proposal of the port was 15% of the total wage cost in the year 2009-10. Recently, 23% increase in salary and wages for all the employees and workers of Major Port Trusts was granted. The estimation of wage cost of labour and office and supervisory staff for the year 2010-11 is, therefore, modified to include the effect of wage revision. For the subsequent two years, the stated level of annual escalation is considered.
- (e). The port has not furnished the actual net Finance and Miscellaneous Expense (FME) after excluding the net finance income allocable to this activity for the year 2009-10. While appraising the cost position for the port as a whole as the part of the recently concluded general revision of tariff, the estimates of Finance and Miscellaneous Expense (FME) were adjusted mainly with reference to estimation of pension payments. Allocation of net Finance and Miscellaneous expenses to this activity is also revised to that extent.

(f). The COPT has included the estimated lease rent for the CFS area in its calculations citing that it is an opportunity cost. The tariff is set for all the existing Major Port Trusts following the cost plus method prescribed in the tariff guidelines of 2005. While prescribing the rates in the existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust for other services and also at other Major Port Trusts, lease rent for land is not factored for each of services offered by the port. The value of land is considered as part of the asset block and return is allowed on historical value of land. The notional lease rent estimated by the COPT in the cost calculation is, therefore, not recognised.

(g). Return @16% is calculated by the port on the net block of the assets relevant for CFS activity. Return on investment has to be linked to the capacity utilisation and the tariff guidelines stipulates a minimum cut off level of 60% capacity utilisation for availing full return. It is observed that 4761 TEUs availed the CFS service in the year 2008-09 (the highest reported at 6234 TEUs per annum in 2004-05). In the instant case, the port has not assessed the designed capacity of the CFS and hence the capacity utilisation level cannot be derived. Computation of return on net block is only an arithmetical exercise in the instant case as the activity will be in substantial deficit to the tune of Rs.272.87 lakhs for the two years 2010-11 and 2011-12 even before allowing return on capital employed. This deficit is not fully bridged even if the tariff increase proposed by the port is allowed.

(iii). Subject to the above analysis, the cost statement for the years 2009-10 to 2010-11 is modified and the modified cost statement is attached as Annex - I. Since the year 2009-10 is already over, the effect of the cost position for the years 2010-11 and 2011-12 is considered to decide on the tariff review. The total deficit in this activity after return is Rs.344.06 lakhs for the years 2010-11 and 2011-12 which works out an average deficit of 85% of the estimated operating income at the existing level of tariff.

While disposing the general revision proposal of the port on 23 February 2010, status quo was maintained in tariff items for CFS till a separate Order is passed disposing of the CFS proposal. It was observed that the general cargo handling activity was in huge deficit and the port as a whole also reflected substantial deficit for the years 2010-11 and 2011-12 at the pre-revised tariff. Even after granting tariff increase in the revised Scale of Rates approved on 23 February 2010, deficit of Rs.152.52 crores remain uncovered for the years 2010-11 and 2011-12. Given the overall financial position of the port and the deficit reflected in this activity also, the proposal of the port seeking revision in the CFS tariff items with some rationalization deserves consideration as discussed in the subsequent analysis.

(a). The port has proposed 20% hike in the existing charges for stuffing and de-stuffing cargo from containers at the CFS. Some of the user association such as Cochin Steamer Agents Association and Kerala Chamber of Commerce and Industry have pointed out the low productivity in the stuffing / destuffing operation in comparison to the other private CFS and have argued that if the productivity is increased overall deficit can be reduced.

Stuffing and destuffing of containers is mainly labour oriented service. The port has agreed to implement the revised manning scale based on the report of the study of the manning scale which is being undertaken by the port. It has to be recognised that even if the revised manning scale is implemented and the productivity levels are improved, it may reduce the cost of direct labour but the overall deficit position of the port may not undergo any change in short term as the cost of surplus labour will figure under overheads. As already pointed out earlier, the overall cost position of the port and the cost statement for this activity shows substantial deficit warranting hike in the existing charge. The port itself has proposed only 20% hike in the existing charge which will cover only a part of the deficit.

In view of the overall financial position of the port and the huge deficit in this activity, the proposed increase of 20% in the rates for stuffing and de-stuffing is approved.

(b). As per the existing Scale of Rates, the cargo stuffed / destuffed at the CFS is required to pay LCL cargo management charge which is in the range of Rs.20/- to 50/- per tonne for most of the commodities, in addition to the general demurrage charges applicable for cargo in transit.

The COPT has proposed to rationalise the existing arrangement with a single tariff item i.e. storage charge on import/ export cargo stuffed / de-stuffed leivable at the CFS yard in lieu of existing LCL cargo management charges and demurrage charge.

Uniform free period of 3 days is proposed for both import and export cargo destuffed / stuffed at the CFS yard and other port facilities as against existing free days of 7 days for import and 12 days for export cargo as available for cargo handled at wharves availing the transit storage facility. The port has justified the proposed free days on the basis of the average dwell time of import and export cargo at CFS which is 4.3 days for the year 2008-09. It is relevant here to mention that the existing storage tariff prescribed for cargo availing CFS service's is not determined exclusively for the CFS operation. The proposal of the port is to prescribe a separate storage schedule with exclusive applicability to the CFS. Clause 5.8.1. for the tariff guidelines provides a flexibility to the ports to determine free period. The proposed free period is accepted.

The storage charge for cargo stuffed or de-stuffed lying in CFS and other port facilities is proposed separately for covered and open at Rs.20 and Rs.12 per tonne per day for covered space and open space respectively for the first slab of 4 to 15 days. For the subsequent slabs, the storage charge is proposed at 2 and 3.75 times the rate proposed for the first slab. The storage charge proposed for CFS cargo is higher than the existing tariff so as to enable faster evacuation of cargo from the yard. This Authority has always held that the storage area is a scarce resource which should be utilised optimally. The telescopic rates proposed for overstayal of cargo beyond 15 days will act as a deterrent and also enable the port to optimally use the resources and the CFS area. The proposed storage charge is, therefore, approved. Under the tariff arrangement now approved, the existing LCL cargo management charge leivable at the wharfage rate stands deleted and storage charge is applicable after expiry of the prescribed free period which is likely to provide some relief to users as stated by the port. The additional revenue may not be significant as the major cargo i.e. 80% of container traffic handled at the CFS is reported to be export which stays on an average for 3.2 days.

The existing note 2 about levy of LCL cargo management charge under schedule 5.4. of the existing Scale of Rates and note 3 under schedule 5.2. prescribing condition for levy of demurrage charge stands deleted in view of prescription of separate tariff for storage charge on cargo stuffed and destuffed at CFS and other port facilities.

Schedule 5.3. of the existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust stipulates conditions for levy of storage charge on abandoned FCL containers which will apply to containers handled at CFS also.

(c). The port has proposed to introduce two new tariff items viz. storage charges on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from containers; and renewal charges at Rs.100 per ton for export cargo admitted for stuffing at the CFS and shut out without stuffing into containers.

For personnel effects and unaccompanied baggage, the storage charge proposed after 3 days free period is Rs.25 per cubic metre for the first slab from 4th to 15 days with increasing rates for further stayal of such items in the port area. The storage charge proposed for personnel effects and unaccompanied baggage is higher than the storage rate proposed for other cargo mainly because the personal effects are generally voluminous and occupy more storage area. The financial impact of this tariff item will be meager as stated by the port.

Recognising that the wharfage rate and demurrage charge in the existing Scale of Rates for unaccompanied baggage received at wharf is prescribed with reference to cubic metre basis, the storage charge for unaccompanied baggage and personnel effects handled at CFS is also prescribed based on the cubic metre as per the original proposal.

The basis for arriving at the proposed rate of Rs.100 per tonne towards removal charge of export cargo admitted for stuffing at the CFS and shut out without stuffing into containers is not furnished by the port. Since the proposal for levy of removal charge is mainly to deter using the space at CFS for storage of cargo without fulfilling the intended stuffing activity, the proposed rate may be accepted. This may not have any significant financial impact as such occasions may be rare.

- (iv). The port has retained the existing storage charge on containers at the CFS and other port facilities without any modification.

The port has vide its letter dated 21 April 2010 while pointing out some corrections in the Scale of Rates approved on 23 February 2010 suggested to modify the heading of the existing Schedule 5.2. by substituting the words 'other Port facilities' by 'other stuffing/ destuffing facilities at the Port'. The heading the relevant schedule may be modified as "Storage Charge on Containers (FCL/LCL, Loaded or empty) at CFS and other stuffing/ destuffing facilities at the Port" as suggested by the port.

- (v). The additional income from the revised rates approved in the stuffing charge is estimated to be Rs.49 lakhs for the two years 2010-11 and 2011-12. As regards the introduction of storage charge on cargo in lieu of existing LCL cargo management charge and demurrage charge, the port has estimated 20% increase in the revenue. The port has not furnished any detailed working in support of the additional revenue estimation. Based on the position indicated by the COPT, the additional revenue from storage charge on cargo will be Rs.27 lakhs for the two years under consideration.

The additional income from the new tariff items viz. storage charge on personnel effects and removal charge will not be significant as stated by the port. Thus, even after approving the hike / rationalisation proposed by the port, this activity will continue to remain in the deficit to the tune of Rs.267.5 lakhs for the two years. It has to be recognised that the port has themselves not proposed to cover the full deficit in the instant tariff proposal probably recognising that it will have an adverse impact on the traffic volume of the port. Presently the CFS activity is being cross subsidised by some other activities of the port. The port is, therefore, advised to reassess the business model of CFS facility which seems to be under utilised. The port should explore the possibilities of improving volumes at CFS or else, reutilization and redeployment of assets pertaining to the CFS to achieve optimum utilisation of the resources.

- (vi). The port has proposed a condition stating that if containers lying at CFS and other port facilities are to be shifted for stuffing / destuffing; then housekeeping / shifting charge will have to be paid at the rates approved for the IGTPL who offers the said service. As already decided in para 12 (xxxiii) of the Order passed on 23 February 2010 approving the general revision of the Scale of Rates of the COPT, it is not found relevant to prescribe such a condition in the Scale of Rates of the

port. In any case, since the IGTP is expected to move the containers operations from RGCT to ICTT at Vallarpadam, the proposed condition is not found relevant.

- (vii). The port has proposed certain conditions regarding commencement of free period on containers placed for stuffing / de-stuffing, import cargo, export cargo and personal effects handled at CFS. The proposed conditions are incorporated subject to some minor modifications in the language to the extent the conditions are not in consistent with the prescription in the existing Scale of Rates.
- (viii). The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. The cost position considered in this analysis is till March 2012. It is found appropriate to review this tariff item along with the review of other tariff items prescribed in its Scale of Rates. That being so, the CFS tariff would be valid till 31 March 2012 to make it co-terminus with the validity of its revised Scale of Rates.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves to substitute the existing Schedule 5.2. with the following and delete the existing Schedule 5.4. from revised Scale of Rates of the COPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/11/2009-COPT dated 23 February 2010:

"Chapter:- V

5.2. Container / Cargo Related Charges at the CFS and other Stuffing/De-stuffing Facilities at the port

5.2.1. Stuffing and De-stuffing charges at CFS and other Port Facilities

Sl. No.	Description	Rate per container (Rs.)	
		20'	40' and above
1.	For half a container load	1380	2250
2.	For full container load	2760	4500

Notes:

1. A container, which is stuffed or de-stuffed, 50% or less of its normal capacity, is treated as half a container.
2. In the event of stuffing/de-stuffing of cargo necessitated for topping up of the container, examination, accounting or proper stacking, and such stuffing/de-stuffing results in 50% or less than 50% of the cargo being stuffed/de-stuffed, only 50% of the stuffing/de-stuffing charges will be collected in such cases.

5.2.2. Storage Charges on Containers (FCL/LCL, Loaded or Empty) at CFS and other Stuffing / De-stuffing facilities at the port

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
		20'		40'		Above 40'	
		Foreign going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
1.	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
2.	4 th to 15 th day	3.00	138	6.00	276	9.00	414
3.	16 th to 30 th day	6.00	276	12.00	552	18.00	828
4.	Thereafter	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656

Note:

The existing conditions prescribed in Schedule 5.3. relating to levy of storage charge on abandoned FCL container will apply to containers handled at the CFS and other Stuffing / De-stuffing facilities at the port.

5.2.3. Storage Charges on Import Cargo De-stuffed from Containers and Export Cargo Admitted for Stuffing into Containers at CFS and other Port Facilities

Sl. No.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof	
		Covered space (Rs.)	Open space (Rs.)
1.	First 3 days	Free	Free
2.	4 th to 15 th day	20	12
3.	16 th to 30 th day	40	24
4.	Thereafter	75	45

5.2.4. Storage Charges on Personal Effects/ Unaccompanied Baggage De-stuffed from Containers

Sl. No.	Period of occupation	Rate per cubic metre or part thereof per day or part thereof (Rs.)
1.	First 3 days	Free
2.	4 th to 15 th day	25
3.	16 th to 30 th day	50
4.	Thereafter	100

Notes:

1. Free period shall exclude Customs notified holidays and Port non-operating days.
2. The free days for containers shall be counted from the date of placement of the container for stuffing or de-stuffing in the CFS.
3. The free days for import cargo and personal effects de-stuffed from the containers shall commence from the day following the date of de-stuffing, and for export cargo the free period shall commence from the date of admittance of cargo into the CFS for stuffing.
4. Free period shall exclude any delay on the part of the port to stuff or de-stuff the container, as certified by the concerned officer authorised by the COPT.

5.2.5. Removal Charges for export cargo admitted for stuffing at the CFS and other stuffing / de-stuffing facilities of the port, and shut out without stuffing into containers

Rs.100/- per ton or part thereof at the time of removal

Note:

The removal charges shall be in addition to the storage charges wherever applicable.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/10-Exty.]

Annex - I

COST STATEMENT OF CFS ACTIVITY AT COCHIN PORT TRUST

(Rs. in lakhs)

Sr. No.		Actuals furnished by COPT	Furnished by COPT			Estimates modified by TAMP		
			Actuals **	Estimate	Estimate	Actuals	Estimate	Estimate
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I.	Traffic at CFS in TEUs	4761	3880	2763	2763	3880	3880	3880
II.	INCOME							
	Stuffing / destuffing	130.46	123.33	87.50	87.50	123.33	123.33	123.33
	Storage Charges for Cargo	83.47	68.02	48.44	48.44	68.02	68.02	68.02
	Ground Rent	7.87	12.03	4.57	4.57	12.03	12.03	12.03
	TOTAL (I)	221.81	203.38	140.51	140.51	203.38	203.38	203.38
III.	VARIABLE COST							
	Cost of services of Light duty fork lift truck	57.75	47.06	31.77	31.77	47.06	48.83	50.67
	Cost of gangs engaged	76.89	62.66	49.90	49.90	77.07	79.97	82.98
	Cost of Office Staff & Supervisory staff	93.82	76.46	104.91	104.91	94.04	97.58	101.25
	Overhead allocation	56.57	46.10	56.89	56.89	46.10	47.84	49.63
	Total (II)	285.03	232.29	243.46	243.47	264.28	274.22	284.53
IV.	FIXED COST							
	Depreciation	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58
	Lease Rent on land	31.44	32.04	32.64	33.24	-	-	-
	Total (III)	41.02	41.62	42.22	42.82	9.58	9.58	9.58
V.	Operating Surplus (I-II-III-IV)	-104.25	-70.53	-145.17	-145.78	-70.48	-80.42	-90.73
VI.	Net FME-FMI	39.24	35.07	47.74	47.74	36.90	50.65	51.07
VII.	Surplus / Deficit (V-VI)	-143.49	-105.60	-192.91	-193.52	-107.38	-131.08	-141.80
VIII.	Capital Employed	246.41	236.83	227.25	217.65	236.830	227.25	217.65
	Return on capital employed @16%	39.43	37.89	36.36	34.82	37.89	36.36	34.82
IX.	Net surplus/deficit	-182.91	-143.48	-229.27	-228.34	-145.28	-167.44	-176.62
X.	Net Surplus/ Deficit in percentage to the operating income	-	-71%	-163%	-163%	-71%	-82%	-87%
XI.	Average net surplus/ deficit in percentage to the operating income for the years 2010-11 and 2011-12	-	-	-	-	-	-85%	-

** The port has vide email dated 3 June 2010 furnished actual traffic handled, income, variable and fixed cost for the year 2009-10 which is updated in the cost statement dated 4 January 2010 filed by the port.